B165 132

В165
182

СЕКРЕТНО.

ОПИСАНІЕ
ТЫЛА ПРОТИВНИКА
ПЕРЕДЪ АРМІЯМИ
ЗАПАДНАГО ФРОНТА
И
КРАТКІЙ ОЧЕРКЪ
ЧАСТИ ТЕАТРА ВѢРОЯТНЫХЪ ДѢЙСТВІЙ.

1702/1

Издано Развѣдывательнымъ Отдѣленіемъ Штаба Главнокомандующаго Арміями Западнаго фронта.

Іюнь 1917 года.

B165 182 Гольдгаар

СЕКРЕТНО.

ОПИСАНІЕ

ТЫЛА ПРОТИВНИКА

ПЕРЕДЪ АРМІЯМИ

ЗАПАДНАГО ФРОНТА

И

КРАТКІЙ ОЧЕРКЪ

ЧАСТИ ТЕАТРА ВѢРОЯТНЫХЪ ДѢЙСТВІЙ.

1702/1

Издано Развѣдывательнымъ Отдѣленіемъ Штаба Главнокомандующаго Арміями Западнаго фронта.

Іюнь 1917 года.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

802399 Vm V

ОГЛАВЛЕНІЕ.

	Стр.
Введеніе.	1
Общая характеристика мѣропріятій противника по оборудованію своего тыла	3
Виленское операціонное направленіе	5
Границы	—
Значеніе	—
Поверхность	—
Лѣса	—
Болота	—
Озера	—
Рѣки	—
Пути (съ точки зрѣнія нашего наступленія)	—
Желѣзнодорожные пути, на которые базируется непріятельскій тылъ	—
Узкоколейныя желѣзныя дороги	—
Описаніе тыловыхъ непріятельскихъ позицій	—
Мѣста Штабовъ, артиллерійскихъ и интендантскихъ складовъ, санитарныхъ учрежденій, этаповъ и проч.	—
Свѣнцянское направленіе	16
Гродненское направленіе	21
Брестское направленіе	32

Источники, послужившіе матеріаломъ для составленія краткаго очерка театра вѣроятныхъ дѣйствій армій Западнаго фронта.

1) Докладъ Генералъ-Квартирмейстера—Главнокомандующему 18 октября 1915 г.

2) Описаніе части театра вѣроятныхъ дѣйствій III арміи. Генеральнаго Штаба Подполковника Лебедева. Февраль 1916 г. Изд. Штаба III арміи.

3) Обозрѣніе Виленскаго Военнаго Округа:

а) Часть II. Средне-Нѣманскій раіонъ. Отдѣлъ I.
б) Часть III. Бѣлостокскій раіонъ. Отдѣлъ I.
в) Часть IV. Минскій раіонъ. Отдѣлъ I.
г) Часть VI. Сѣверное Полѣсье. Отдѣлъ I.

4) Карты: 2 в., 10 в., 25 в. и 40 верстъ въ 1 дюймѣ.

ВВЕДЕНІЕ.

Настоящее описаніе имѣетъ цѣлью предложить читателю сводку имѣющихся свѣдѣній, относящихся къ мѣропріятіямъ противника по оборудованію своего тыла и касающихся устройства сѣти желѣзныхъ дорогъ, нормальнаго и полевого типа, расположенія тыловыхъ укрѣпленныхъ позицій, складовъ, учрежденій, штабовъ и т. п.

Разсмотрѣніе желѣзнодорожнаго вопроса, въ смыслѣ возстановленія и развитія ранѣе существовавшей и занятой германцами сѣти путей, дастъ намъ возможность сдѣлать обоснованныя предположенія относительно времени, потребнаго противнику для сосредоточенія той или другой части въ интересующемъ насъ раіонѣ.

Указанія на тѣ мѣста, гдѣ противникомъ возведены укрѣпленныя позиціи, ихъ характеръ и направленіе, сила расположенныхъ передъ ними искусственныхъ препятствій, могутъ подсказать то значеніе, которое нѣмцами придается каждому изъ такихъ раіоновъ въ отдѣльности, и до нѣкоторой степени раскрыть планъ обороны ими этихъ направленій.

Наконецъ, описаніе сѣти узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ и перечисленіе пунктовъ, гдѣ особенно замѣтно сосредоточеніе всякаго рода складовъ, имѣетъ цѣлью представить подробную картину ближайшаго непріятельскаго тыла.

Одновременно съ описаніемъ оборудованія тыла противника, дѣлается краткое описаніе театра военныхъ дѣйствій армій Западнаго фронта, въ смыслѣ характеристики всѣхъ значительныхъ мѣстныхъ рубежей съ точки зрѣнія нашего маневрированія и описаніе путей, допускающихъ перевозку войскъ и подвозъ необходимыхъ средствъ съ примѣненіемъ механической тяги.

При чтеніи настоящей брошюры, надлежитъ пользоваться картою 10 верстъ въ 1 дюймъ и приложенными схемами.

Границы раіона и операціонныя направленія.

(Схема № 1).

Въ предлагаемомъ описаніи—разсматривается тылъ противника въ полосѣ мѣстности глубиною въ 150—180 верстъ, ограниченной съ запада линіей Ковна—Гродна—Брестъ-Литовскъ, съ сѣвера—условной линіей Видзы—Уцяны—Поневѣжъ и съ юга—рѣкою Пиною, Днѣпрово-Бугскимъ каналомъ до м. Городецъ и линіей Городецъ—Брестъ.

Въ зависимости отъ возможныхъ задачъ армій фронта, условій мѣстности, направленія путей, расположенія непріятельскихъ укрѣпленныхъ пунктовъ и крупныхъ населенныхъ центровъ, тылъ противника разсматривается по каждому изъ наиболѣе важныхъ операціонныхъ направленій—въ отдѣльности.

Таковыми направленіями признаются:

1) Свѣнцянское направленіе,
2) Виленское направленіе,
3) Гродненское направленіе,
4) Брестское направленіе.

Въ виду того, что Виленское направленіе обнимаетъ болѣе обширный раіонъ, чѣмъ направленіе Свѣнцянское и по своему положенію даетъ возможность при описаніи его обсудить большее число вопросовъ, связанныхъ съ устройствомъ непріятельскаго тыла, являясь въ этомъ отношеніи характернымъ примѣромъ, оно описывается раньше Свѣнцянскаго направленія, которое помѣщается въ главѣ II.

Въ описаніи Виленскаго направленія указывается и методъ описаній—общій для всѣхъ направленій.

Общая характеристика мѣропріятій германцевъ по оборудованію своего тыла.

(Карта 10 в. въ 1 д.).

Желѣзныя дороги и шоссейные пути.

Прежде всего, необходимо отмѣтить, что всѣ безъ исключенія существовавшія до войны русскія желѣзныя дороги возстановлены и колеи ихъ перешиты по образцу германскихъ ж. д. Однако, шпалы на этихъ дорогахъ не укорочены, что даетъ возможность воспользоваться ими въ случаѣ нашего наступленія. Нѣкоторые изъ наиболѣе важныхъ одноколейныхъ участковъ перестроены въ двухколейные:

а) Бѣлостокъ—Граево—Лыкъ,
б) Калишь—Лодзь—Колюшки.

Проведены новыя желѣзныя дороги, какъ для связи прусскихъ желѣзныхъ дорогъ съ русскими:

а) Шавли—Таурогенъ—Тильзитъ,
б) Ковна—Россіены—Тильзитъ,
в) Сувалки—Маргрибова,
г) Остроленка—Виленбергъ,

такъ и для развитія сѣти послѣднихъ:

а) Поневѣжъ—Ковна,
б) Мосты—Слонимъ—Доманово,
в) Цѣлая сѣть дорогъ южнѣе Люблина.

Для соединенія главныхъ магистралей между собою, германцы, изрѣдка, строили и узкоколейныя желѣзныя дороги.

Наконецъ, подъѣздные пути паровой и конной тяги въ полосѣ ближняго тыла получили у нѣмцевъ чрезвычайное развитіе.

Эти подъѣздные пути играютъ громадную роль въ дѣлѣ снабженія германскихъ армій, замѣняя собою обозы и транспорты, число которыхъ, особенно пользующихся лошадиною тягою, сокращено до минимума изъ-за недостатка въ лошадяхъ. Въ послѣднее время замѣчалось большое сокращеніе и автомобильныхъ транспортовъ, около половины которыхъ отобраны у дѣйствующихъ на русскомъ фронтѣ частей и переданы во вновь сформированныя германскія дивизіи.

Такая организація снабженія, несомнѣнно, привязываетъ нѣмцевъ къ занимаемымъ нынѣ позиціямъ, ставя ихъ въ очень тяжелое положеніе въ случаѣ отступленія.

Общая схема полевыхъ узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ, для большинства участковъ состоитъ изъ проходящей вдоль фронта магистральной линіи и отвѣтвленій отъ нея на востокъ и на западъ.

Отвѣтвленія на западъ, соединяющія глубокій тылъ съ узловыми станціями, обслуживаются паровой тягой; отвѣтвленія на востокъ, къ позиціямъ, обслуживаются какъ паровой, такъ и конной тягой, причемъ нерѣдко тою и другою одновременно.

Участки, ближайшіе къ позиціямъ, обслуживаются исключительно конной тягой.

Вся шоссейная сѣть дорогъ на русской территоріи нѣмцами возстановлена, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ проложены и новыя шоссейныя пути.

На болотистыхъ участкахъ устроены дороги бревенчатаго типа.

Позиціи. Какъ въ ближнемъ, такъ и въ глубокомъ тылу германцами произведены довольно значительныя земляныя работы по укрѣпленію тыловыхъ позицій. Это справедливо, главнымъ образомъ, для полосы южнѣе рѣки Нѣмана, гдѣ отъ м. Мосты на 260 верстъ черезъ Картузскую Березу и далѣе по правому берегу Ясельды черезъ Дрогичинъ до Ковеля тянется сплошная укрѣпленная позиція. Нѣсколько восточнѣе ея укрѣпленъ весь лѣвый берегъ р. Шары до Выгоновскаго озера, причемъ у Слонима, кромѣ того, возведено предмостное укрѣпленіе.

Въ полосѣ сѣвернѣе Нѣмана можно отмѣтить лишь нѣсколько укрѣпленныхъ позицій незначительнаго протяженія, прикрывающихъ, главнымъ образомъ, узлы дорогъ и запирающихъ дефиле. Подробнѣе—эти позиціи будутъ описаны ниже.

Крѣпости. Крѣпости, оставленныя нами при отступленіи, за рѣдкимъ исключеніемъ (Ковна)—не возстановлены, однако, для удержанія ихъ произведены значительныя работы, которыя будутъ описаны ниже при разборѣ операціонныхъ направленій.

Крѣпости, расположенныя западнѣе описываемой тыловой полосы, представляются нынѣ въ слѣдующемъ видѣ:

Вокругъ Осовца возведены окопы въ одинъ или два ряда съ проволочными загражденіями.

Такія же укрѣпленія построены въ Новогеоргіевскѣ, причемъ діаметръ окружности равенъ 20 верстамъ.

Варшава защищена тетъ-де-пономъ полевого типа съ длиною хорды въ 25 верстъ и удаленіемъ отъ города на востокъ отъ 10 до 15 верстъ.

Вокругъ Ивангорода, по радіусу около 15 верстъ, возведенъ 1 рядъ окоповъ и 5 рядовъ проволочныхъ заграждений. Черезъ рѣку Вислу построенъ новый желѣзнодорожный мостъ, а черезъ Вѣпржъ такой же мостъ возстановленъ.

У Маріамполя, Кальваріи, Вержболово имѣется непрерывный рядъ окоповъ небольшого протяженія съ проволочными загражденіями.

Отъ Ломжи до Остроленки, на протяженіи около 45 верстъ, по правому берегу Нарева, возведена почти сплошная укрѣпленная позиція, прикрывающая пути въ Восточную Пруссію съ юга.

Въ раіонѣ Пултуска, тоже вдоль праваго берега Нарева, возведена другая такая же позиція, прогяженіемъ около 35 верстъ, дотягивающаяся до Буга.

Наконецъ, начиная отъ Бреста и до Холма, укрѣпленъ правый берегъ Буга на протяженіи около 100 верстъ съ тетъ-депономъ у Влодавы. Тетъ-де-понъ удаленъ отъ переправъ на 8 верстъ и видимо разсчитанъ на довольно значительныя силы.

Лѣсъ. Нельзя также не упомянуть о томъ, что лѣсъ, какъ казенный, такъ и частновладѣльческій, вырубается и вывозится въ Германію, въ видѣ уже готоваго матерьяла, который обрабатывается на многочисленныхъ лѣсопильныхъ заводахъ.

Въ Ковельскомъ, Холмскомъ и Люблинскомъ раіонахъ австрійцы вырубаютъ лишь частновладѣльческіе лѣса, строго охраняя казенные.

I.

Виленское операціонное направленіе.

(Карта 10 в. въ 1 д. и Схема № 2).

Границы.

Тыловой раіонъ Виленскаго направленія ограниченъ: на сѣверѣ—рѣкой Вилія, на югѣ—рѣкой Нѣманомъ и на западѣ условной линіей Ковна—Гродна.

Значеніе.

Виленское направленіе угрожаетъ тылу всего германскаго фронта въ сѣверо-западномъ краѣ.

Развитіе успѣха въ этомъ направленіи заставитъ противника очистить нашу территорію до линіи Нѣмана и приблизитъ насъ къ Государственной границѣ Германіи, къ чему послѣдняя всегда была особенно чутка.

При этомъ, наше продвиженіе къ Вильнѣ отразится на всей Двинской непріятельской группѣ немедленно, въ смыслѣ принужденія ея къ безотлагательному отступленію.

Если же наши наступательныя дѣйствія въ Виленскомъ направленіи будутъ сопряжены съ наступленіемъ Сѣвернаго фронта со стороны Риги, то наши успѣшные бои въ томъ и другомъ направленіи могутъ создать для части германскихъ армій весьма невыгодную обстановку.

Виленское направленіе—является кратчайшимъ изъ всѣхъ направленій Западнаго фронта.

Сосредоточеніе силъ на немъ отвѣчаетъ условію безопасности операціи, такъ какъ создаетъ возможность легко противодѣйствовать наступленію противника въ наиболѣе чувствительномъ для насъ направленіи—на Москву.

Виленское направленіе выгодно и въ томъ отношеніи что, занимая центральное положеніе и базируясь на двѣ

сильныя желѣзныя дороги, допускаетъ, сравнительно легко, сосредоточеніе силъ и средствъ.

Невыгодной стороной этого направленія является то же его центральное положеніе, въ силу котораго противнику облегчается возможность быстраго сбора резервовъ для противодѣйствія нашему наступленію.

Поверхность. Почти весь описываемый раіонъ представляетъ собою равнину, значительно всхолмленную прорѣзывающими ее отрогами „Виленскихъ возвышенностей". Эти возвышенности входятъ въ раіонъ съ восточной стороны и тянутся въ трехъ главныхъ направленіяхъ.

Одна вѣтвь сопровождаетъ берега р. Виліи въ сѣверо-западномъ направленіи; другая вѣтвь, заполняя раіонъ Ошмянъ, тянется на юго-западъ къ Лидѣ и далѣе къ берегамъ Нѣмана; наконецъ, третья вѣтвь тремя грядами, имѣющими сѣверо-западное направленіе, заполняетъ раіонъ Нов.-Троки, Кейтовишки, Ужугость, Нѣманюни, Меречъ.

Всѣ эти возвышенія, имѣя характеръ холмовъ небольшой высоты (средняя высота не болѣе 500 фут.) съ мягкими перегибами, не могутъ оказать вліянія на веденіе операцій крупными войсковыми соединеніями и будутъ имѣть лишь мѣстное, тактическое значеніе, различное для каждаго даннаго случая, а потому въ предлагаемомъ трудѣ они подробно описываться не будутъ.

Дороги, проходящія по возвышенностямъ, вслѣдствіе глинисто-песчанаго грунта, вполнѣ пригодны для движенія.

Лѣса и болота. Гораздо большее значеніе для веденія операцій, особенно въ смыслѣ выбора ея направленія, могутъ имѣть лѣсныя площади раіона и болотистыя мѣста, расположеніе которыхъ въ большинствѣ случаевъ совпадаетъ.

Къ самымъ значительнымъ изъ таковыхъ надо отнести раіонъ, ограниченный рѣками Меречанкою и Сольча, между Олькенки и Яшуны.

Простираясь, примѣрно, на 15 верстъ въ меридіанальномъ направленіи и на 30 верстъ съ запада на востокъ, это лѣсисто-болотистое пространство исключаетъ возможность здѣсь крупныхъ боевыхъ столкновеній.

Количество путей, пересѣкающихъ полосу, очень ограничено и всѣ они имѣютъ направленіе отъ Вильны на юго-западъ.

Другимъ, еще болѣе обширнымъ лѣсисто-болотистымъ раіономъ, являются лѣса и болота Гродненской пущи, въ границахъ м. Ротница—Нѣманъ—Гожа—Озеры—Дубичи—Кобели, т. е. съ сѣвера на югъ до 40 верстъ и съ запада на востокъ до 70 верстъ.

Сѣверо-восточная и южная части Гродненской пущи наполнены обширными болотами и трудно проходимы; западная же и сѣверныя части представляютъ мѣстность съ сухой, песчаной почвой, доступной для движенія войскъ.

Путей въ восточной половинѣ пущи чрезвычайно мало, въ въ западной—значительно больше. Всѣ они мало удовлетворительны вслѣдствіе сильно песчанаго или болотистаго грунта.

Весь этотъ раіонъ, какъ и предыдущій, исключаетъ возможность въ немъ крупныхъ боевъ.

Наконецъ, къ довольно значительнымъ лѣсистоболотистымъ пространствамъ надо отнести раіонъ при сліяніи рѣкъ Виліи и Нѣмана, ограниченный съ юга линіей Румшишки-Чабишки. Почва въ этомъ раіонѣ почти всюду торфяная; въ лѣсу встрѣчаются значительныя болотистыя пространства, особенно въ полосѣ къ западу отъ желѣзной дороги Кейданы-Кошедары, гдѣ, къ тому же, дорогъ крайне мало и онѣ плохи.

Озера. Необходимо также обратить вниманіе на то, что центральная полоса Виленскаго направленія, къ западу отъ линіи Нов.-Троки, Олькеники, изобилуетъ мелкими озерами, которыя группируются наиболѣе скученно въ раіонѣ Нов.-Троки, Сумилишки, Ганушишки и въ раіонѣ Дауги, Нѣманойцы, Меречъ. За исключеніемъ перваго и, отчасти, второго изъ двухъ упомянутыхъ раіоновъ, которые могутъ повліять на операціи въ стратегическомъ смыслѣ, всѣ остальныя озера могутъ имѣть лишь мѣстное, тактическое значеніе.

Рѣки. По мѣрѣ продвиженія съ востока на западъ наступающій пересѣкаетъ цѣлый рядъ незначительныхъ рѣчекъ, являющихся притоками р. Виліи и р. Нѣмана и имѣющихъ, главнымъ образомъ, меридіональное направленіе, причемъ водораздѣломъ этихъ двухъ бассейновъ является центральная полоса раіона примѣрно по линіи Ошмяны—Меречъ. Такимъ образомъ, чѣмъ ближе двигающіяся войска будутъ къ этой линіи, тѣмъ легче форсированіе рѣкъ, т. к. будутъ пересѣкаться ихъ истоки.

Правые притоки Нѣмана на его участкѣ Ковна—Гродна имѣютъ уже широтное направленіе и значеніе ихъ въ зависимости отъ этого нѣсколько мѣняется, такъ какъ они могутъ и не явиться на пути нашего наступленія.

Бои 1915 года доказали, что ни одна изъ протекающихъ въ раіонѣ рѣкъ не можетъ служить серьезнымъ препятствіемъ для наступающихъ войскъ. Единственнымъ исключеніемъ въ этомъ отношеніи надо считать рѣку Нѣманъ.

Въ общемъ, топографическія условія для наступленія на Вильну являются вполнѣ удовлетворительными и лишь западнѣе меридіана Вильны они нѣсколько ухудшаются, благодаря встрѣчающимся лѣсисто-болотистымъ пространствамъ и, отчасти, многочисленнымъ мелкимъ озерамъ.

Однако, расположеніе этихъ невыгодныхъ раіоновъ оставляетъ много участковъ по своимъ качествамъ и размѣрамъ вполнѣ пригодныхъ для нанесенія на нихъ главнаго удара.

Пути.

(Съ точки зрѣнія нашего наступленія).

Въ настоящей главѣ разсматриваются лишь тѣ пути, по которымъ можетъ производиться перевозка войскъ и которые допускаютъ подвозъ и эвакуацію примѣненіемъ механической тяги.

Таковыми, прежде всего, являются желѣзныя дороги: одноколейная—Молодечно—Вильна, двупутная—Молодечно—Лида и шоссированная германцами большая грунтовая дорога Вильна—Ошмяны.

Разстоянія между упомянутыми желѣзными дорогами вблизи нашихъ позицій равняется 30 верстамъ. Въ дальнѣйшемъ, помѣрѣ продвиженія съ востока на западъ, удаленіе ихъ другъ отъ друга увеличивается и, не доходя Вильны и Лиды, достигаетъ 75 верстъ.

Въ случаѣ сосредоточенія здѣсь нашихъ крупныхъ силъ и веденія боевъ, вызывающихъ интенсивный подвозъ и эвакуацію, такое разстояніе между желѣзными дорогами надо признать весьма большимъ, почему, даже будучи въ состояніи поднять весь требуемый грузъ, дороги эти не обезпечатъ своевременность его доставки, такъ какъ войсковымъ обозамъ придется совершать длинные и продолжительные рейсы.

Вильна и Лида соединены между собою поперечной желѣзной дорогой, имѣющей направленіе съ сѣвера на югъ. Захватъ и возстановленіе ея въ значительной мѣрѣ облегчитъ работу нашихъ обозовъ, которые окажутся въ состояніи базироваться на рядъ ея промежуточныхъ станцій.

Такое же значеніе будетъ имѣть и слѣдующая поперечная желѣзнодорожная линія Гродно—Вильна, которую легко будетъ соединить съ предыдущей магистралью (Вильна—Лида), продолживъ проложенную нѣмцами вѣтку отъ Радуни до одной изъ станцій сѣвернѣе Лиды, для чего потребуется работа на протяженіи 15—20 верстъ.

Итакъ, слѣдовательно, не располагая въ началѣ ни однимъ шоссе, Виленское направленіе даетъ возможность воспользоваться двумя желѣзными дорогами, проходящими на границахъ направленія и удаленными другъ отъ друга отъ 30 до 75 верстъ, почему, казалось бы, съ началомъ нашего наступленія безотлагательная и непрерывная прокладка вслѣдъ за наступающими войсками хотя бы одной полевой желѣзной дороги, проходящей по срединѣ направленія,—является настоятельной необходимостью.

Западнѣе меридіана Вильны положеніе улучшается и, въ случаѣ соединенія станціи Радунь съ одной изъ станцій дороги Вильна—Лида, въ этомъ раіонѣ можно даже обойтись безъ постройки полевыхъ путей.

Желѣзнодорожные пути, на которые базируется непріятельскій тылъ.

Раіонъ Виленскаго направленія базируется на два значительно развитыхъ желѣзнодорожныхъ узла—Вильна и Лида въ ближнемъ тылу, и на два не менѣе развитыхъ узла въ глубокомъ тылу—Ковна и Гродна. Послѣдніе двѣ узловыхъ станціи связаны съ сѣтью дорогъ Восточной Пруссіи четырьмя линіями:

а) вновь построенной Ковна—Россіены, Тильзитъ;

б) Ковна—Эйдкуненъ;

в) Гродно—Сувалки и далѣе вновь построенная до Марграбова;

г) и, наконецъ, магистраль Гродна—Варшава—Калишъ, которая связывается съ Восточной Пруссіей тремя путями:

а) Бѣлостокъ—Граево—Лыкъ, передѣланный въ двухколейный путь;

б) Вновь построенный—Остроленка—Виленбергъ;

в) Варшава—Млава—Сольдау.

Въ самой Восточной Пруссіи и вообще на всей своей территоріи, Германцы пользуются двумя магистралями для переброски войскъ съ нашего западнаго фронта на восточный театръ и обратно:

1) Вильна, Ковна, Кенигсбергъ, Диршау, Штеттинъ—Гамбургъ;

2) Такъ называемая Берлинская линія: Лыкъ, Торнъ, Познань, Берлинъ, Ганноверъ, Кельнъ, Аахенъ *).

Поперечныя линіи даютъ возможность Германцамъ мѣнять маршруты соотвѣтственно надобности.

По каждой изъ этихъ двухъ магистралей нѣмцы могутъ перебрасывать 60 поѣздовъ въ сутки, т. е. то количество, которое соотвѣтствуетъ нормальной пропускной способности блокированной линіи. Значитъ, если нѣмцы воспользуются обѣими линіями одновременно, то количество поѣздовъ достигнетъ 120 въ сутки.

Однако, всѣ 120 поѣздовъ не могутъ быть предоставлены исключительно войскамъ, такъ какъ въ такомъ случаѣ затормозились бы и пассажирское движеніе, и перевозка грузовъ, необходимая и для Государства, и для фронта.

Были указанія, что для избѣжанія этого германцы пользовались „графикомъ“ одной магистрали для перевозки войскъ, а все остальное везли по другой. Въ такомъ случаѣ, на нашу границу ежедневно можетъ прибывать 60 эшелоновъ.

Однако, неоднократныя наблюденія нашихъ агентовъ за переброской германскихъ дивизій съ восточнаго театра на западный и обратно указали, что германцы, не пользуясь двумя ма-

*) Имѣется еще и третья магистраль: Львовъ—Краковъ—Бреславль—Дрезденъ—Лейпцигъ, но она обслуживаетъ непріятельскій раіонъ, расположенный противъ нашего Ю.-З. фронта.

гистралями одновременно, не эксплуатировали полностью и „графикъ“ одной изъ нихъ, т. е. непрерывнаго потока только однихъ воинскихъ поѣздовъ по одному и тому же маршруту агенты не наблюдали.

Обыкновенно,—въ періодъ такихъ переброскокъ, *количество воинскихъ поѣздовъ, проходящихъ черезъ территорію Германіи, не превышало 30 въ сутки.*

Такое незначительное, на первый взглядъ, число эшелоновъ объясняется не только причинами техническаго характера, въ смыслѣ невозможности продолжительнаго прекращенія товарнаго движенія, неизбѣжности сокращенія количества подвижного состава и т. п., но, главнымъ образомъ, пропускною способностью желѣзныхъ дорогъ, расположенныхъ на русской территоріи, особенно ближайшихъ къ позиціямъ, а также условіями посадки и выгрузки.

На основаніи изложеннаго, всѣ послѣдующіе расчеты по переброскѣ германскихъ войскъ будутъ вестись въ двухъ предѣлахъ: въ большемъ изъ нихъ будетъ указываться то количество эшелоновъ, которое нѣмцы *могутъ* подвезти, въ ущербъ обычному товарному движенію и общему распредѣленію подвижного состава, а въ меньшемъ—будутъ приводиться нормальныя, *среднія* данныя.

Конечно, расчеты, основанные на большемъ предѣлѣ, могутъ быть примѣненными только для сравнительно кратковременныхъ перевозокъ, т. е. одной, двухъ дивизій—не болѣе, потому что, какъ увидимъ ниже, для желѣзныхъ дорогъ нашей территоріи они обусловливаются полнымъ прекращеніемъ подвоза и, слѣдовательно, эксплуатаціи въ этотъ періодъ исключительно базисныхъ магазиновъ, запасы которыхъ въ настоящее время врядъ-ли у германцевъ велики.

Та же пропускная способность желѣзныхъ дорогъ русской территоріи указываетъ на то, что большимъ предѣломъ пропускной способности всей восточно-прусской сѣти надо считать 60 эшелоновъ въ сутки. Подводить къ границѣ болѣе 60 поѣздовъ, это значило бы заставлять эшелоны простаивать и непроизводительно терять время, такъ какъ русскія дороги болѣе 60 поѣздовъ принять не въ состояніи.

Переходя теперь къ сѣти желѣзныхъ дорогъ русской территоріи, видимъ, что къ станціямъ Вильна, Ковна и Гродна подходятъ съ запада по два желѣзнодорожныхъ пути къ каждой, причемъ одинъ изъ нихъ двухколейный.

Принимая пропускную способность двухколейнаго пути 35—40 паръ, а одноколейнаго 16—20 паръ поѣздовъ и предполагая, что весь „графикъ“ будетъ предоставленъ исключительно воинскимъ частямъ, получимъ, что на одной изъ упомянутыхъ станцій нѣмцы въ состояніи выгрузить около 60 эшелоновъ въ сутки.

Для перевозки одной полевой германской дивизіи требуется около 60 поѣздовъ, слѣдовательно, на одной изъ станцій—Вильна, Ковна или Гродна дивизія можетъ быть сосредоточена въ теченіе однѣхъ сутокъ.

Въ случаѣ длительныхъ перевозокъ, при невозможности прекратить подвозъ и предоставить всѣ поѣзда подъ воинскія части, по крайней мѣрѣ 40 процентовъ „графика“ надо будетъ отдать товарному, почтовому и пассажирскому движенію, а необходимость усиленной эвакуаціи, можетъ быть, увеличитъ этотъ процентъ до 50-ти. Слѣдовательно, въ такихъ условіяхъ, одна изъ станцій—Вильна, Ковна или Гродна будетъ въ состояніи принять лишь 30 эшелоновъ въ сутки, т. е. на сосредоточеніе дивизіи (60 эшелоновъ) потребуется двое сутокъ.

Желательно отмѣтить, что полученные результаты послѣдняго расчета совершенно сходятся съ наблюденіями нашихъ агентовъ, что несомнѣнно является взаимнымъ подтвержденіемъ того и другого

Къ станціи Лидѣ подходятъ тоже два пути: со стороны Вильны и со стороны Гродна, слѣдовательно, къ ней примѣнимы всѣ только что приведенные расчеты.

Станціи, ближайшія къ фронту, расположены уже на одноколейныхъ путяхъ: Вильна—Солы—Тауци и Вильна—Богдановo, слѣдовательно, наибольшее количество поѣздовъ, могущее быть пропущено къ этимъ станціямъ, равняется 20-ти, и на сосредоточеніе дивизіи потребуется уже трое сутокъ, а если не представится возможность использовать „графикъ“ полностью, то и болѣе.

Головной эшелонъ дивизіи, погрузившейся во Франціи, прибываетъ въ раіонъ Вильны черезъ трое сутокъ, слѣдовательно, вся дивизія можетъ сосредоточиться:

I. При полномъ напряженіи дорогъ—

а) Въ Вильнѣ, Ковнѣ, Гроднѣ и Лидѣ черезъ четверо сутокъ.

б) На станціяхъ ближайшихъ къ фронту черезъ 6 сутокъ.

II. При нормальныхъ условіяхъ—

а) Въ Вильнѣ, Ковнѣ, Гроднѣ и Лидѣ черезъ 5 сутокъ.

б) На станціяхъ ближайшихъ къ фронту въ теченіе седьмыхъ сутокъ.

Для усиленія Виленскаго направленія путемъ переброски войскъ изъ сосѣднихъ раіоновъ, германцы могутъ воспользоваться желѣзнодорожной линіей Ново-Свѣнцяны—Вильна, Лида—Барановичи.

Сѣверный участокъ этой линіи до Вильны—двухколейный, вся остальная дорога—одноколейная. Отвѣтвленія на востокъ, къ фронту, тоже одноколейныя. Слѣдовательно, при полномъ напряженіи дорогъ, дивизія можетъ быть выгружена въ теченіе трехъ сутокъ, при среднемъ—въ продолженіи четырехъ.

На переѣздъ изъ Свѣнцянскаго и Гродненскаго направленій въ раіонъ Вильны необходимо время менѣе сутокъ, слѣдовательно, головные эшелоны дивизіи могутъ прибывать въ тотъ же день, а вся дивизія сосредоточивается па четвертыя или пятыя сутки.

Узкоколейныя желѣзныя дороги.

О значеніи для германцевъ подъѣздныхъ желѣзныхъ дорогъ говорилось выше—это основа всего ихъ снабженія.

Изъ-за недостатка конскаго состава весь ближайшій тылъ нѣмцевъ держится почти исключительно на этихъ желѣзныхъ дорогахъ; ими же достигается и та своевременность доставки нужныхъ матерьяловъ, которая нерѣдко обращаетъ на себя наше вниманіе въ періодъ боевъ.

На всемъ фронтѣ Вилія—Нѣманъ ни одинъ пунктъ непріятельской позиціи не удаленъ отъ узкоколейной ж. д. далѣе пяти верстъ, а на нѣкоторыхъ участкахъ дорога приближается къ окопамъ на двѣ и даже на одну версту.

Вся узкоколейная сѣть путей Виленскаго направленія базируется на четыре узловыхъ станціи, которыя расположены на двухъ желѣзныхъ дорогахъ нормальной колеи и, такимъ образомъ, соединяютъ сѣть съ глубокимъ тыломъ. Узловыми станціями являются: ст. Солы (вост.) на дорогѣ Вильна—Молодечно, станціи—Богдановo, Юратишки и Гавья, расположенныя на дорогѣ Лида—Молодечно.

Со станціи Солы къ фронту, а также вдоль фронта, тянется цѣлая сѣть дорогъ: паровой тяги на Рудню и конной тяги на Данюшово, Перевозъ (не доходя до этого селенія), Тимоны, Глинная.

Станція Рудня, въ свою очередь, является узломъ дорогъ конной тяги, которыя вѣеромъ расходятся къ позиціи въ направленіяхъ на Спяглица, Жадишки и Данюшово.

Станція Богдановo соединяется со станціей Солы (западная) и, такимъ образомъ, установлена связь по фронту между двумя дорогами нормальной колеи. Эта связующая вѣтка на своемъ протяженіи имѣетъ два отвѣтвленія на востокъ къ позиціямъ. Ст. Юратишки и ст. Богданова являются конечными станціями вѣтки, имѣющей видъ полукольца, подходящаго вплотную до второй непріятельской укрѣпленной полосы, а своими нѣсколькими отвѣтвленіями дотягивающейся и до первой полосы.

Отъ Юратишки на Довнары и Лугомовиче проложена дорога паровой тяги. Имѣются свѣдѣнія, что такая же дорога существуетъ между Лугомовиче и Гавья.

Итакъ, слѣдовательно, вся густая сѣть узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ Виленскаго направленія базируется на четыре станціи, расположенныя на двухъ желѣзныхъ дорогахъ нормальной колеи, которыя ее питаютъ и соединяютъ съ глубокимъ тыломъ. Сама же сѣть настолько развита и такъ близко дотягивается къ окопамъ, что ни одинъ пунктъ непріятельской позиціи не удаленъ отъ дороги далѣе 5 верстъ.

Описаніе тыловыхъ непріятельскихъ позицій.

Въ настоящемъ описаніи предлагается вниманію читателя лишь указанія о томъ, гдѣ именно возведены непріятельскія укрѣпленія и съ какою видимою цѣлью. Знакомство съ ихъ расположеніемъ и назначеніемъ можетъ оказать существенное вліяніе на рѣшеніе при маневрированіи въ тыловомъ раіонѣ противника, или во всякомъ случаѣ, облегчитъ выполненіе нѣкоторыхъ задачъ.

Что касается типа этихъ позицій, то въ большинствѣ онѣ представляютъ собою одинъ рядъ окоповъ съ полосою проволочныхъ загражденій.

Конечно, въ томъ случаѣ, если назрѣвающія событія укажутъ на близкую необходимость защиты этихъ позицій, надо думать, онѣ будутъ немедленно развиты въ глубину и усовершенствованы.

Прежде всего, необходимо отмѣтить, что вторая непріятельская укрѣпленная полоса, большею частью, состоитъ тоже изъ одной только линіи съ проволочными загражденіями въ 4—6 рядовъ кольевъ. Линія окоповъ почти сплошная, перерывы очень незначительны; ея удаленіе отъ первой полосы колеблется отъ 3 до 6 верстъ.

На участкѣ, непосредственно къ югу отъ желѣзной дороги Молодечно—Вильна, возведена еще и вторая тыловая линія и, вообще, тылъ этого участка, выгоднаго и удобнаго для нашего наступленія, укрѣпленъ значительнѣе другихъ.

По показанію бѣжавшихъ изъ плѣна, нѣмцы возводятъ укрѣпленныя позиціи къ востоку отъ Ольшаны, протяженіемъ въ 5—6 верстъ, повидимому съ цѣлью прикрытія этого узла грунтовыхъ дорогъ и, быть можетъ, нѣкотораго обезпеченія находящейся здѣсь переправы черезъ рѣку Ольшанку.

Окопы расположены отъ м. Ольшаны и отъ рѣки всего въ $1^1/_2$—2 верстахъ и, видимо, предназначены для небольшихъ арьергардовъ.

Вѣроятно, съ тою же цѣлью, возведены окопы на переправѣ черезъ рѣку Гавья, восточнѣе Дзевенишки, протяженіемъ около 7—8 верстъ. Нѣсколько южнѣе этого укрѣпленнаго узла тянутся окопы вдоль лѣваго берега рѣки Гавья отъ Подвораньце до Боровики, протяженіемъ около 10 верстъ.

Можно предположить, что назначеніе ихъ заключается въ желаніи нѣмцевъ, вообще говоря, удержаться на рубежѣ рѣки Гавья, какъ первомъ по выходѣ изъ Березинской Пущи, для прикрытія Лиды и желѣзной дороги Лида—Вильна.

Наконецъ, есть свѣдѣнія, что укрѣпленъ узелъ грунтовыхъ путей и промежуточная станція узкоколейной желѣзной дороги Ивье и замѣчены окопы на правомъ берегу Нѣмана въ раіонѣ Николаева, фронтомъ на югъ, съ цѣлью прикрыть находящуюся здѣсь переправу, которая выводитъ въ тылъ раіона Березинской Пущи.

Желѣзнодорожная станція Лида прикрыта съ востока линіей окоповъ, расположенной въ 6—7 верстахъ отъ города и протягивающейся отъ Бологое—Сѣдлецкой желѣзной дороги до рѣки Лидеи.

Желѣзнодорожный узелъ и городъ Вильна окружены линіей окоповъ съ сѣверной, восточной и южной стороны; на западѣ укрѣпленій нѣтъ.

Крѣпость Ковна германцами возстановлена. Въ настоящее время вокругъ Ковна имѣются два пояса фортовъ. На юго-западномъ секторѣ внѣшнія укрѣпленія доходятъ до Вейвери. Желѣзнодорожный мостъ возстановленъ. Построены четыре деревянныхъ моста: два черезъ Вилію (на форты № 6 и № 7 и въ м. Слободку) и два черезъ Нѣманъ.

Оставленная нами крѣпость Гродна имѣла законченныя укрѣпленія лишь въ западной половинѣ фортоваго пояса, восточная половина была въ совершенно незаконченномъ видѣ.

При эвакуаціи Гродно только два форта, изъ имѣвшихся четырехъ, были нами разрушены. По показанію бѣжавшихъ изъ плѣна, германцы производили значительныя земляныя работы на восточной половинѣ фортового пояса, и, судя по послѣднимъ агентурнымъ свѣдѣніямъ, отстройка крѣпостного раіона закончена.

Въѣздъ въ городъ весьма затрудненъ.

Тѣ же неоднократныя показанія бѣжавшихъ изъ плѣна указываютъ на очень значительныя земляныя работы, произведенныя германцами на западномъ берегу Нѣмана между Ковна и Гродна. Вырыто много окоповъ, передъ которыми возведены широкія полосы проволочныхъ загражденій. Судя по словамъ нашихъ солдатъ, линія окоповъ близка къ сплошной линіи отъ Ковна до Гродна.

У м. Езно, Друскеникъ и между Докудово и Пудино возведены предмостныя укрѣпленія.

На протяженіи этой укрѣпленной полосы часто встрѣчаются бетонированные окопы. Особенно сильно укрѣплено м. Езно.

Мѣста штабовъ, артиллерійскихъ и интендантскихъ складовъ, санитарныхъ учрежденій, этаповъ и пр.

Мѣста всѣхъ тыловыхъ учрежденій показаны на прилагаемой схемѣ и перечислены въ особомъ приложеніи.

Въ настоящей главѣ упоминаются лишь тѣ пункты, въ которыхъ сосредоточено наибольшее количество тыловыхъ учрежденій всякаго рода.

Въ Вильнѣ расположены: штабъ X арміи, значительныя артиллерійскіе, интендантскіе склады, склады удушливыхъ газовъ, рекрутское депо и автомобильное депо. Въ одной верстѣ отъ станціи, по направленію на Ландварово, расположена противосамолетная батарея изъ 8 зенитныхъ орудій.

Относительно Ковна имѣются лишь свѣдѣнія о расположеніи тамъ хлѣбопекарни и склада бензина.

Въ Гроднѣ находится артиллерійская школа, гдѣ происходитъ обученіе запасной артиллеріи.

Въ Лидѣ—штабъ XII арміи, значительное число санитарныхъ учрежденій, аэродромъ и рекрутское депо.

Ошмяны—штабъ III р. корпуса, интендантскій складъ, санитарныя учрежденія, аэродромъ и радіотелеграфная станція.

Ст. Солы (вост.)—артиллерійскіе и интендантскіе склады, аэродромъ и искровая станція.

Ст. Богдановo—штабъ XIX рез. корпуса, значительные артиллерійскіе и интендантскіе склады и аэродромъ. Такіе же склады находятся на станціи Рудня.

Всѣ остальныя тыловыя непріятельскія учрежденія, расположенныя болѣе изолированно, показаны на схемѣ.

II.

Свѣнцянское направленіе.

Границы.

Свѣнцянское направленіе описывается въ границахъ: на сѣверѣ—условная линія Видзы—Уцяны—Поневѣжъ; на югѣ—рѣка Вилія; на западѣ—условная линія Поневѣжъ—Ковна.

Значеніе.

По тѣмъ конечнымъ результатамъ, которые обѣщаетъ Свѣнцянское направленіе въ случаѣ нашихъ успѣшныхъ наступательныхъ боевъ, оно пріобрѣтаетъ весьма важное значеніе, сходное съ ролью Виленскаго направленія.

И здѣсь, какъ и въ предыдущемъ случаѣ, наше наступленіе на сѣверо-западъ можетъ сразу же отразиться на непріятельскихъ арміяхъ, расположенныхъ передъ Сѣвернымъ и, отчасти, Западнымъ фронтами, вынуждая ихъ къ отступленію, которое обозначится тѣмъ рѣзче и глубже, чѣмъ наше наступленіе будетъ успѣшнѣе. Свѣнцянское направленіе можетъ имѣть очень важное вспомогательное значеніе при операціи нашихъ армій на Виленскомъ направленіи.

Сосредоточеніе нашихъ войскъ на Свѣнцянскомъ направленіи безопасно, такъ какъ ими прикрывается Полоцкое направленіе, выводящее на пути въ Петроградъ.

Къ числу отрицательныхъ сторонъ этого направленія надо отнести несовсѣмъ выгодныя топографическія условія и недостаточное развитіе нашихъ желѣзныхъ дорогъ для сосредоточенія крупныхъ силъ въ этомъ раіонѣ.

Устройство поверхности.

По устройству поверхности Свѣнцянскій раіонъ въ направленіи нашего наступленія довольно рѣзко дѣлится на четыре, примѣрно, равныя полосы: первая отъ позицій до меридіана станціи Ново-Свѣнцяны, вторая до м. Маляты, третья до меридіана Вилькомира и четвертая до границы раіона.

Первая полоса представляетъ собою сильно пересѣченную, возвышенную равнину. Возвышенія, состоящія изъ невысокихъ холмовъ, имѣютъ самое разнообразное направленіе и, въ общемъ, группируются такъ: холмистая гряда входитъ въ раіонъ съ сѣвера и примѣрно у м. Вайнаришки раздѣляется на двѣ части—одна вѣтвь, захватывая Свѣнцяны, тянется къ югу вдоль праваго берега Страчи и далѣе по обоимъ берегамъ озера Свирь, другая проходитъ черезъ м. Годуцишки, Комай, м. Кобыльники и дотягивается до озера Нарочь.

Почва этой полосы песчаная съ примѣсью глины, а иногда чернозема.

Значительныхъ лѣсныхъ пространствъ нѣтъ, но небольшіе, отдѣльные лѣсные участки разбросаны повсюду.

Количество рѣкъ не велико; всѣ онѣ незначительны и мелки.

Мѣстность къ сѣверу отъ желѣзной дороги Свѣнцяны-Глубокое изобилуетъ мелкими озерами.

Въ общемъ, эта полоса раіона достаточно проходима и препятствіемъ не является.

Нельзя того же сказать о слѣдующей полосѣ Свѣнцянскаго направленія до меридіана м. Маляты, которая представляетъ собою довольно значительное лѣсное пространство, прорѣзанное съ сѣвера на югъ рѣкою Жеймяной и окаймленное на сѣверѣ и западѣ полосой многочисленныхъ озеръ. Ширина этой озерной полосы достигаетъ въ среднемъ 30—35 верстъ.

Лѣсъ хвойный, значительно вырубленный и лишь мѣстами поросшій густымъ кустарникомъ. Почва всюду съ большою примѣсью песка. Болотистыя мѣста встрѣчаются только восточнѣе м. Новѣвіорка.

Всѣ многочисленныя озера, въ общемъ, образуютъ три группы, большею частью, связанныя между собою протоками или раздѣленныя небольшими перешейками:

а) группа озеръ въ раіонѣ м. Таурогина, Полуша, Колтыняны;

б) группа озеръ въ окрестностяхъ м. Маляты;

в) группа озеръ въ окрестностяхъ м. Дубинки и м. Янишки.

Вторая и третья группы заключаются въ окружности діаметромъ около 20 верстъ каждая, первая группа еще нѣсколько болѣе.

Соединенныя между собою многочисленными протоками и мелкими рѣчками, всѣ эти озера составляютъ какъ бы одно сплошное озерное пространство, длиною на западѣ до 40 верстъ, на сѣверѣ до 25—30 верстъ, и шириною въ обоихъ случаяхъ до 20—25 верстъ, которое, въ связи съ лѣсною площадью раіона, несомнѣнно, окажетъ вліяніе на дѣйствіе нашихъ войскъ, заставляя двигаться только по дорогамъ, проходящимъ черезъ озерныя дефиле, выгодныя для оборонительныхъ дѣйствій противника.

Третья и четвертая полосы Свѣнцянскаго направленія представляютъ собою мѣстность, въ общемъ, вполнѣ удобную для

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛІОТЕКА

дѣйствій крупныхъ войсковыхъ соединеній, причемъ до Вилькомира характеръ мѣстности пересѣченный, съ отдѣльно разбросанными небольшими озерами, западнѣе Вилькомира—равнина.

Лѣса въ обѣихъ полосахъ встрѣчаются отдѣльными, сравнительно небольшими, участками.

Самой значительной рѣкой этого раіона является Свента, но и она не представляетъ собою препятствія.

Грунтъ преимущественно песчаный.

Въ общемъ, вся мѣстность Свѣнцянскаго направленія вполнѣ пригодна для нашего наступленія, за исключеніемъ лѣсисто-озерной полосы, представляющей собою серьезное тактическое препятствіе для насъ и являющейся выгодной для оборонительныхъ дѣйствій противника.

Сравнительная близость этой полосы къ нашему фронту и, во всякомъ случаѣ, положеніе ея восточнѣе меридіана Вильны, увеличиваетъ ея значеніе. Равнымъ образомъ, вліяніе этой полосы возрастаетъ въ весенній періодъ года.

П у т и.

(Съ точки зрѣнія нашего наступленія).

Свѣнцянское направленіе очень бѣдно путями, допускающими перевозку войскъ, подвозъ и эвакуацію.

Въ настоящее время, раіонъ этотъ базируется на Бологое—Сѣдлецкую двухколейную желѣзную дорогу, проходящую южнѣе Докшицы параллельно фронту, въ разстояніи около 30 верстъ. Сѣвернѣе Докшицы, отъ станціи Крулевщизна на Свѣнцяны, отвѣтвляется одноколейный путь, проходящій вначалѣ вдоль Свѣнцянскаго направленія, но отъ станціи Нов.-Свѣнцяны уклоняющійся къ сѣверу.

Какъ бы для усиленія его, отъ станціи Лынтуны до станціи Подбродье, на протяженіи 35 верстъ, германцами проложена новая желѣзная дорога нормальной колеи, примыкающая къ единственной, въ ближнемъ непріятельскомъ тылу, поперечной магистрали Вильна—Двинскъ.

До захвата и возстановленія этой магистрали, въ полосѣ около 80 верстъ шириною и около 60 верстъ глубиною, мы будемъ имѣть сначала одну, а отъ Лынтуны двѣ дороги нормальной колеи, проходящія въ сѣверной половинѣ раіона, южная же большая половина не будетъ имѣть ни одного пути.

Такимъ образомъ, однимъ изъ необходимыхъ условій выполненія операціи въ Свѣнцянскомъ направленіи является непрерывная прокладка полевыхъ желѣзныхъ дорогъ въ южной части раіона и, казалось бы, обязательная постройка второй колеи на дорогѣ Крулевщизна—Ново-Свѣнцяны.

Желѣзныя дороги, на которыя базируется непріятельскій тылъ.

Непріятельскій тылъ Свѣнцянскаго направленія базируется на двухколейную желѣзную дорогу, отходящую отъ Вильны на Двинскъ и на одноколейный путь Ново-Свѣнцяны—Поневѣжъ, связанный съ Ковна, вновь проложенной линіей Поневѣжъ—Ковна. Отъ станцій Ново-Свѣнцяны и Подбродье, отвѣтвляются двѣ желѣзныхъ дороги на востокъ, которыя сходятся у станціи Лынтуны. Отъ Лынтуны на Годуцишки и нѣсколько далѣе, къ позиціямъ, идетъ уже одна дорога. Конечная развитая станція ея Годуцишки расположена отъ фронта въ 8 верстахъ.

Если германцамъ понадобится усилить Свѣнцянское направленіе войсками, прибывающими изъ Германіи, то они, вѣроятно, воспользуются линіей Кенигсбергъ—Ковна—Вильна—Свѣнцяны.

Черезъ Вильну же пройдутъ подкрѣпленія, перебрасываемыя изъ раіона южнѣе Свѣнцянскаго.

Войска, прибывающія съ сѣвернаго фронта, повидимому, будутъ перевозиться по линіи Поневѣжъ—Свѣнцяны.

Исходя изъ отправныхъ данныхъ относительно пропускной способности дорогъ, приведенныхъ въ главѣ I, т. е., считая таковую для двухколейнаго пути въ 35—40 паръ и одноколейнаго въ 16—20 паръ поѣздовъ и оставляя 40—50% „графика“ для товарнаго движенія, снабженія и эвакуаціи, получимъ, что со стороны Вильны на ст. Ново-Свѣнцяны ежедневно можетъ подойти около 20 поѣздовъ, а со стороны Понѣвежа—12, можетъ быть,—15 поѣздовъ.

Предполагая, что для переѣзда изъ раіона Риги въ раіонъ Свѣнцянъ требуется времени около сутокъ, а изъ раіона Виленскаго направленія—менѣе сутокъ, оказывается, что при полномъ напряженіи дорогъ и условіи расходованія запасовъ базисныхъ магазиновъ, дивизія можетъ сосредоточиться:

а) изъ раіона Риги—на четвертыя сутки;

б) изъ раіона Лиды—въ началѣ третьихъ сутокъ.

При условіи же предоставленія части графика товарному движенію и санитарнымъ поѣздамъ, дивизія закончитъ выгрузку:

а) изъ раіона Риги—черезъ четверо сутокъ;

б) изъ раіона Лиды—на четвертыя сутки.

Полевыя желѣзныя дороги.

Какъ и въ предыдущемъ случаѣ, схема полевыхъ желѣзныхъ дорогъ Свѣнцянскаго направленія получила очень большое развитіе.

Основная магистраль, идущая вдоль фронта, начинается нѣсколько западнѣе м. Видзы и, проходя черезъ Тверечъ, Меленгяны, Годуцишки, Комай, Кобыльники, Шеметовщизна, кончается у д. Сырмежъ, что восточнѣе оз. Свирь.

Отъ Видзы до Сырмежъ, на протяженіи около 70 верстъ, магистраль связана съ дорогой нормальной колеи тремя отвѣтвленіями и одной, общей для обоего типа дорогъ, станціей.

Отвѣтвленій отъ магистрали на востокъ, къ позиціямъ,— немного; въ большинствѣ, они конной тяги и подходятъ почти къ самымъ окопамъ.

Раіонъ къ юго-западу отъ оз. Свирь обслуживается сѣтью полевыхъ желѣзныхъ дорогъ, базирующихся на станцію Солы, расположенную въ ранѣе описанномъ Виленскомъ направленіи. Здѣсь и въ междуозерномъ раіонѣ (оз. Свирь и Нарочь) сѣть узкоколейныхъ путей особенно густа.

Въ общемъ, тылъ Свѣнцянскаго направленія, не располагая значительнымъ числомъ дорогъ нормальной колеи, имѣетъ очень развитую сѣть узкоколейныхъ путей,

Описаніе тыловыхъ непріятельскихъ позицій.

Укрѣпленныхъ позицій, возведенныхъ въ глубокомъ тылу, Свѣнцянское направленіе не имѣетъ.

Позади первой укрѣпленной полосы имѣется вторая, расположенная въ 3—5 верстахъ и представляющая собой одинъ—два ряда окоповъ, съ проволочными загражденіями, мѣстами въ нѣсколько полосъ.

Мѣста штабовъ, артиллерійскихъ и интендантскихъ складовъ санитарныхъ учрежденій, этаповъ и проч.

Тыловыя учрежденія всякаго рода наиболѣе сосредоточены въ слѣдующихъ пунктахъ:

Въ Вилькомирѣ, по свѣдѣніямъ агентовъ, устроенъ центральный складъ боевыхъ припасовъ для всего сѣверо-восточнаго фронта. Въ складѣ имѣется однѣхъ только 77 м/м. гранатъ около шести милліоновъ.

Въ Свѣнцянахъ находятся большіе интендантскіе склады, склады удушливыхъ газовъ и артиллерійскіе.

Въ м. Комай—рекрутское депо, артиллерійскіе и интендантскіе склады и аэродромъ.

Артиллерійскіе и интендантскіе склады меньшихъ размѣровъ сосредоточены въ м. Годуцишки; здѣсь же имѣется станція аэростатовъ, аэродромъ и электрическая станція.

Въ м. Кобыльники—большіе интендантскіе магазины, этапъ аэродромъ, электр. станція и склады удушливыхъ газовъ.

Въ м. Шметовщизна—санитарныя учрежденія, артиллерійскіе склады, электрическая станція, а нѣсколько южнѣе—инженерные склады.

Мѣста всѣхъ остальныхъ тыловыхъ учрежденій показаны на схемѣ.

III.

Гродненское направленіе.

(Карта 10 в. въ 1 д. и схема № 4).

Границы.

Гродненское направленіе ограничивается на сѣверѣ—рѣкою Нѣманъ; на югѣ—Московско-Брестскимъ шоссе до рѣки Щары у д. Чемелы и условной линіей Чемелы—Новый-Дворъ—Наревка; на западѣ—общей условной линіей Гродно—Брестъ-Литовскъ до м. Наревка.

Значеніе.

Гродненское направленіе, проходя черезъ Барановичи, Слонимъ, Волковыскъ, выводитъ къ фронту Гродно—Бѣлостокъ, въ обходъ Нѣмана и, вновь укрѣпленной германцами, бывшей нашей крѣпости Гродно.

Независимо отъ условій мѣстности, которыя будутъ описаны ниже, направленіе это, близкое къ лѣвому флангу нашего фронта, не сулитъ тѣхъ серьезныхъ стратегическихъ выгодъ, которыя обѣщаетъ, разобранное въ главѣ I, направленіе на Вильну. Въ лучшемъ случаѣ, успѣшные бои здѣсь, даютъ выигрышъ пространства; однако они не ставятъ арміи противника въ то не выгодное стратегическое положеніе, въ которомъ часть изъ нихъ оказывается при взятіи нами Вильны и развитіи удара въ сѣверо-западномъ направленіи. Овладѣвъ рубежомъ Волковыска, мы заставимъ противника лишь изогнуть свой фронтъ и только наше выдвиженіе къ западу—къ линіи Гродно—Бѣлостокъ, заставитъ противника отступить по всему фронту на рубежъ Нѣмана и Западнаго Буга. Слѣдовательно, Гродненское направленіе даетъ, въ концѣ концовъ, тѣ же результаты, что и Виленское, но въ то же время, предоставляетъ нѣкоторыя выгоды противнику и является въ два съ лишнимъ раза длиннѣе Виленскаго. Кромѣ того, это направленіе занимаетъ фланговое положеніе по отношенію нашихъ главныхъ направленій на Петроградъ и Москву, почему сосредоточеніе на немъ нашихъ крупныхъ силъ не всегда выгодно.

Прорывомъ противника со стороны Вильны на Минскъ, наши войска могутъ быть вогнаны въ болота Полѣсья.

Равнымъ образомъ, наше наступленіе на Гродно можетъ быть скомпрометировано въ Полоцкомъ направленіи.

Устройство поверхности.

Поверхность раіона, въ общемъ, представляетъ собою сильно пересѣченную и всхолмленную равнину, покрытую въ восточной половинѣ большими участками лѣсовъ.

Возвышенія, которыя заполняютъ этотъ раіонъ, занимаютъ значительныя площади и представляютъ собою системы песчаныхъ холмовъ, часто съ болотистыми или мокрыми между ними лощинами. Эти возвышенія, въ большинствѣ случаевъ, тянутся широкой полосой вдоль рѣкъ, образуя высокіе берега широкихъ, болотистыхъ долинъ. Въ большей части раіона, холмы имѣютъ пологіе, длинные, открытые и доступные скаты, съ песчанымъ съ примѣсью глины грунтомъ; вершины холмовъ плоскія, со слабо выраженнымъ перегибомъ. Во время дождей вода быстро стекаетъ въ многочисленные ручьи и рѣчки, и дороги скоро высыхаютъ.

Низменныя мѣста раіона встрѣчаются, главнымъ образомъ, въ долинахъ рѣкъ, особенно Щары и Зельвянки.

Въ общемъ, рельефъ раіона, не оказывая вліянія на стратегическую сторону дѣйствія войскъ, имѣетъ большое тактическое значеніе.

Почва.

Общій характеръ почвы раіона песчаный, съ примѣсью глины и чернозема. Въ низинахъ грунтъ болотистый, мѣстами торфяной. Особенно большія песчаныя полосы тянутся по берегамъ рѣкъ; самыя же долины, въ большинствѣ, болотисты.

Лѣса.

Раіонъ къ востоку отъ рѣки Щары, болѣе чѣмъ на половину, покрытъ лѣсомъ, который размѣщенъ по поверхности двумя большими лѣсными участками, а именно: лѣсная полоса вдоль лѣваго берега Нѣмана отъ м. Николаева до устья рѣки Молчадь и лѣса по правому берегу Щары. Первая полоса пересѣчена многочисленными мелкими притоками Нѣмана. Въ лѣсу еще въ мирное время производились порубки, а въ настоящее время сравнительная близость его къ непріятельской позиціи даетъ основаніе предположить, что лѣсъ поредѣлъ въ очень значительной степени. Преобладающая порода деревьевъ хвойная и только ближе къ Щарѣ и въ низменныхъ мѣстахъ встрѣчаются лиственныя породы.

Несмотря на малое число дорогъ, эта полоса лѣса достаточно проходима и, находясь на флангѣ операціоннаго направленія, можетъ имѣть мѣстное, тактическое значеніе.

Вдоль праваго берега Щары, почти на всемъ протяженіи тянется широкая полоса лѣсовъ глубиною, въ среднемъ, около 20 верстъ. Характеръ этихъ лѣсовъ и степень ихъ проходимости зависитъ главнымъ образомъ отъ грунта и рельефа мѣстности: на возвышенныхъ мѣстахъ, съ песчанымъ грунтомъ, лѣсъ обыкновенно сосновый, рѣдкій, легко проходимый; на низинахъ, въ долинахъ рѣкъ, съ болотистымъ грунтомъ, лѣсъ лиственный, поросшій зарослями и внѣ дорогъ значительно препятствуетъ движенію.

Южнѣе м. Козловщина до Слонима лѣсъ не имѣетъ сплошного характера и чередуется съ большими пространствами обработанныхъ полей.

Поперечныхъ дорогъ много, всѣ онѣ удобопроходимы.

Южнѣе Слонима полоса лѣсовъ становится шире и заполняетъ все пространство между р. Мышанкой и средней Щарой.

Какъ и въ предыдущемъ случаѣ, степень проходимости этихъ лѣсовъ зависитъ отъ грунта, который почти всюду съ большою примѣсью песка, но долины рѣкъ Лахозвы, Молотовки, Мышанки и ручьевъ, впадающихъ въ нихъ, болотисты и, слѣдовательно, въ этихъ довольно обширныхъ раіонахъ, при очень небольшомъ количествѣ путей, лѣсъ явится весьма солиднымъ препятствіемъ для движенія войскъ.

Въ общемъ, вся упомянутая полоса лѣсовъ вдоль праваго берега Щары, можетъ имѣть большое значеніе для наступленія нашихъ крупныхъ силъ, замедляя ихъ движеніе и тѣмъ, давая возможность отступающему противнику удержаться на лѣвомъ укрѣпленномъ берегу рѣки.

Изъ всей этой лѣсной полосы, участкомъ наиболѣе открытымъ и удобнымъ для движенія войскъ является центральный, который выводитъ на Слонимъ.

Рѣки. По мѣрѣ продвиженія съ востока на западъ, описываемый раіонъ прорѣзывается въ меридіональномъ направленіи пятью притоками верхняго Нѣмана: р. Молчадь, р. Щара, р. Зельвянка, р. Рось и отчасти р. Свислочь.

Притокъ Щары,—р. Мышанка, беря свое начало нѣсколько южнѣе истоковъ Молчади и, протекая съ сѣвера на югъ, какъ бы дополняетъ первую и подтверждаетъ высказанное общее положеніе о сквозномъ пересѣченіи раіона рѣками.

Изъ перечисленныхъ рѣкъ наибольшее значеніе, какъ препятствіе движенію, можетъ имѣть лишь рѣка Щара, которая пересѣкая всѣ пути не только Гродненскаго, но и Брестскаго направленія, въ виду чего описаніе ея и приводится въ настоящей главѣ.

Рѣка Щара. Рѣка Щара, начиная отъ Московскаго шоссе, течетъ все время въ сѣверо—сѣверо-западномъ направленіи.

До Слонима ширина рѣки колеблется отъ 7 до 15 саженъ. Глубина крайне непостоянна; наибольшая—10 фут., наименьшая 1 фут., средняя 5 футовъ.

Отъ города Слонима до устья, ширина отъ 20 до 70 саж.; глубина отъ 4 до 21 фута. Встрѣчаются ямы, гдѣ глубина доходитъ до 30 футовъ. Дно рѣки, большею частью, песчаное, встрѣчаются мели, изрѣдка попадаются камни.

Весенняя вода и ледоходъ, почти ежегодно въ наиболѣе извилистыхъ мѣстахъ, образуетъ протоки, сначала довольно узкіе, а затѣмъ постепенно уширяющіеся.

Въ такихъ мѣстахъ старое русло, иногда, заносится пескомъ и заростаетъ иломъ.

Мѣстами, вслѣдствіе тѣхъ же причинъ, Щара раздѣляется на рукава.

Берега рѣки до Слонима, преимущественно, болотистые, ниже Слонима—песчаные, пологіе. Исключеніе составляютъ небольшіе участки въ 1½—2 версты, на которыхъ высоты, подходя къ самой рѣкѣ, образуютъ обрывистые берега.

Ширина долины отъ 1½ до 3 верстъ; только между деревнями Пагорье и Углы она суживается до ½ версты. Дно долины—преимущественно заливные луга. Движеніе по нимъ часто затрудняется болотистыми полосами, расположенными параллельно рѣкѣ.

Долина, имѣетъ, въ общемъ, болотистый характеръ и по степени проходимости не одинакова. Нижеслѣдующіе участки отличаются наибольшей труднодоступностью:

а) Между д. Великая Воля и Дубровка, гдѣ по лѣвой сторонѣ долины тянется болото „Куликъ" протяженіемъ около 9 верстъ въ длину и отъ 1 до 4 верстъ въ ширину, доступное только гатямъ.

б) Между д. Шундры и Мицкевичи—болотистая правая сторона долины.

в) При устьяхъ р.р. Иссы, Черной, Лахозвы и Копаницы—болотистая правая сторона долины.

Почти на всемъ протяженіи Щары командованіе принадлежитъ лѣвому берегу; только между д.д. Великая-Воля и Черленка, и между Чепелево и Добрый Боръ, командованіе переходитъ на правый берегъ.

Въ 1915 году во время нашего отступленія почти всѣ переправы черезъ рѣку Щару были нами разрушены. Несомнѣнно, многія изъ нихъ нѣмцами возстановлены.

Въ виду того, что наводка новыхъ переправъ, въ большинствѣ случаевъ легче всего можетъ быть произведена тамъ, гдѣ переправы уже существовали, то не имѣя точныхъ свѣдѣній о томъ, какія именно переправы нѣмцами возстановлены, въ настоящемъ описаніи перечисляются тѣ переправы, которыя были ранѣе.

Обращаетъ на себя вниманіе, что мосты существовали только южнѣе Слонима, сѣвернѣе же этого города для переправъ пользовались паромами и бродами.

Мосты были:

а) у Слонима— 2 деревянныхъ и 1 желѣзнодорожный;

б) у д. Шиловичи—гать длиною въ 50 сажень и 4 моста;

в) у м. Биттень—гать и 4 моста;

г) желѣзнодорожный мостъ на линіи Москва—Брестъ.

Паромы существовали у д. Щары, у д. Великая Воля и въ 2-хъ верстахъ ниже д. Новики.

Броды у д.д. Короли, Шестилы, Щары, Москали, Великая Воля, Малая Воля, Трохимовичи, Черленка, Пархуты, Задворье, ф. Бакуновичи, Шиловичи и Углы.

Въ общемъ, переправъ немного, и лишь въ раіонѣ Слонима число ихъ больше. Устройству новыхъ переправъ въ значительной мѣрѣ способствуетъ близость лѣсовъ.

Въ результатѣ, значеніе рѣки Щары сводится къ слѣдующему: Щара перехватываетъ всѣ пути, какъ въ направленіи на Волковыскъ—Гродно, такъ и на Пружаны—Брестъ. Въ силу довольно значительныхъ размѣровъ рѣки, широкой и иногда болотистой долины, обращающей переправы въ узкія, длинныя дефиле, командованія лѣваго берега и недостатка переправъ, Щара представляетъ собою довольно солидное тактическое препятствіе, значеніе котораго возрастаетъ благодаря укрѣпленіямъ, возведеннымъ противникомъ на лѣвомъ берегу рѣки.

П у т и.

(Съ точки зрѣнія нашего наступленія).

Въ настоящемъ описаніи разсматриваются лишь тѣ пути, которые предоставляютъ возможность примѣненія механической тяги съ цѣлью перевозки войскъ, подвоза огнестрѣльныхъ припасовъ, продовольствія, эвакуаціи раненыхъ и т. п.

Таковыми, прежде всего, являются желѣзная дорога Барановичи—Слонимъ—Волковыскъ—Бѣлостокъ и шоссе, проходящее черезъ тѣ же пункты.

Эти два пути пріобрѣтаютъ чрезвычайно важное значеніе, т. к. они единственные, допускающіе перевозку механической тягой и проходятъ по срединѣ полосы наступленія.

Послѣ того, какъ наши войска перейдутъ рубежъ рѣки Молчади и Мышанки, важное значеніе пріобрѣтаетъ желѣзнодорожная линія Барановичи—Лида, проходящая вдоль фронта и, дающая возможность организовать на своемъ протяженіи рядъ выгрузочныхъ станцій, на которыя будутъ базироваться войсковые обозы.

Не менѣе крупное значеніе пріобрѣтаетъ желѣзнодорожная линія Барановичи—Брестъ и шоссе Слуцкъ—Кобринъ, которыя смогутъ питать войска наступающія съ фронта южнѣе Барановичи.

Обращаетъ на себя вниманіе, что въ сѣверной половинѣ раіона, въ началѣ нашего наступленія ни желѣзныхъ дорогъ, ни шоссе нѣтъ. Ближайшей желѣзнодорожной линіей, подходящей къ этому раіону является Александровская желѣзная дорога, на которую весь этотъ раіонъ базируется нынѣ и долженъ будетъ продолжать базироваться вплоть до того времени, когда предоставится возможность воспользоваться линіей Барановичи—Лида.

Разстояніе до этой послѣдней линіи отъ нашего фронта, на широтѣ Новогрудка, по прямой линіи, равно 45 верст.; на широтѣ Вилейки—40 верстамъ, слѣдовательно, впредь до возстановленія этой желѣзной дороги, путями подвоза могутъ служить лишь грунтовыя дороги на протяженіи около $2^1/_2$ переходовъ до нашего теперешняго фронта, а до существующихъ конечныхъ станцій узкоколейной желѣзнодорожной сѣти, базирующейся на Александровскую желѣзную дорогу, еще болѣе.

Слѣдовательно, для успѣшнаго снабженія войскъ, наступающихъ въ сѣверной половинѣ Гродненскаго направленія, является безусловно необходимымъ непрерывное протягиваніе вслѣдъ за ними не менѣе трехъ узкоколейныхъ магистралей, которыя явились бы продолженіемъ уже существующихъ и дали бы возможность базированія на Александровскую жел. дорогу восточнѣе Барановичи.

По мѣрѣ приближенія къ рубежу рѣки Щары и возстановленія широкой колеи Барановичи-Лида, часть проложенныхъ узкоколейныхъ путей можетъ быть снята для дальнѣйшей ихъ эксплуатаціи въ будущемъ, а оставлены лишь тѣ дороги, которыя могутъ оказаться необходимыми для разгрузки Барановичскаго узла, въ смыслѣ его пропускной способности.

Западнѣе Щары до Волковыска обстановка для подвоза складывается болѣе благопріятно. Желѣзныхъ дорогъ двѣ: Слонимъ—Волковыскъ и, построенная нѣмцами, Слонимъ—Мосты; шоссе тоже два: одно вдоль желѣзной дороги на Волковыскъ, другое на Ружаны. Такимъ образомъ, въ полосѣ наступленія въ 60—65 верстъ шириною, представляется возможность воспользоваться четырьмя путями, допускающими механическую тягу, изъ коихъ два—желѣзныя дороги и два—шоссе, что, при условіи быстраго возстановленія желѣзныхъ дорогъ, надо признать вполнѣ достаточнымъ.

Наконецъ, въ полосѣ западнѣе Волковыска обстановка снова нѣсколько ухудшается. Въ центральномъ направленіи имѣется два желѣзнодорожныхъ пути: Волковыскъ—Бѣлостокъ и часть Бологое—Сѣдлецкой жел. дороги до станціи Наревка, и кромѣ того шоссе Волковыскъ—Бѣлостокъ, т. е. количество путей вполнѣ достаточное. Однако, въ довольно обширномъ районѣ къ югу отъ Гродно нѣтъ ни одного шоссе и ни одной желѣзной дороги, поэтому прокладка здѣсь полевыхъ желѣзныхъ дорогъ, базирующихся или на магистраль Волковыскъ—Бѣлостокъ, или на участокъ Мосты—Волковыскъ, явится настоятельною необходимостью.

Что касается грунтовыхъ путей всего района, пригодныхъ для движенія войсковыхъ обозовъ, то, вообще говоря, ихъ очень много, но благодаря малому числу переправъ черезъ рѣки и сравнительному бездорожью лѣсныхъ пространствъ, характерныя ихъ особенность та, что на рубежахъ рѣкъ, которыя поперечно пересѣкаютъ районъ, всѣ онѣ сходятся въ небольшомъ числѣ узловъ путей, послѣ чего расходятся вновь.

Захватъ этихъ узловъ получаетъ особо важное значеніе, такъ какъ только владѣя ими можно свернуться въ небольшое число глубокихъ колоннъ для прохода бездорожныхъ пространствъ и рѣкъ съ малымъ числомъ переправъ, а по проходѣ ихъ, вновь развернуться широкимъ фронтомъ.

Къ числу чрезвычайно развитыхъ узловъ пріобрѣтающихъ стратегическое значеніе надо прежде всего отнести г. Слонимъ,

въ которомъ сходятся почти всѣ пути восточнѣе и западнѣе Щары. Не менѣе характерными узлами являются г. Новогрудокъ, Зельва и Волковыскъ.

Желѣзнодорожные пути, на которые базируется непріятельскій тылъ.

Непріятельскій тылъ Гродненскаго направленія базируется на очень развитой желѣзнодорожный узелъ Слонимъ, на не менѣе развитую станцію Барановичи и на одноколейную желѣзную дорогу Барановичи—Лида, пересѣкающую Нѣманъ у станціи того же имени и связанную со Слонимомъ черезъ Барановичи и черезъ станцію Молчадь, вновь построенной вѣткой Молчадь—Слонимъ.

Къ станціи Барановичи подходитъ и третья желѣзнодорожная линія изъ Бреста въ два пути. (Александровская желѣзная дорога).

Въ глубокомъ тылу, описываемый раіонъ базируется на станціи Гродно, Бѣлостокъ и отчасти на Брестъ.

Станціи Гродно и Бѣлостокъ связаны со Слонимомъ; первая черезъ станцію Мосты, вновь построенной вѣткой Мосты—Слонимъ, вторая—черезъ Волковыскъ.

Въ дальнѣйшемъ, Гродно базируется на восточно-прусскую сѣть желѣзныхъ дорогъ черезъ Сувалки и Марграбова; Бѣлостокъ базируется тоже главнымъ образомъ на Восточную Пруссію и лишь отчасти на Варшавскую магистраль и, наконецъ, Брестъ связанъ съ Германіей черезъ Варшаву.

Кромѣ того съ Варшавою совершенно самостоятельной линіей связана также станція Волковыскъ. (Бологое—Сѣдлецкая ж. д.).

Что касается количества поѣздовъ, могущихъ прибывать изъ Германіи съ воинскими частями для усиленія Гродненскаго направленія, то исходя изъ основныхъ, приведенныхъ ранѣе данныхъ о томъ, что общее количество эшелоновъ, проходящихъ черезъ территорію Германіи не превышаетъ 30 въ сутки и, считая пропускную способность одноколейнаго пути въ 16—20 паръ, а двухколейнаго въ 35—40 паръ поѣздовъ, можно прійти къ слѣдующему расчету. Къ Волковыску и Слониму, какъ къ станціямъ, къ которымъ подходятъ по два одноколейныхъ пути, можетъ прибывать въ одни сутки 32—40 поѣздовъ; слѣдовательно, въ случаѣ использованія „графика“ полностью дивизія (60 эшелоновъ) можетъ быть выгружена на этихъ станціяхъ въ теченіе двухъ сутокъ.

Однако, такое напряженіе желѣзныхъ дорогъ можетъ быть кратковременнымъ. При длительныхъ же перевозкахъ, около 50% „графика“ неизбѣжно отойдутъ обычному товарному движенію, снабженію и эвакуаціи, а для воинскихъ частей останется 16—20 поѣздовъ въ сутки.

Такая обстановка, несомнѣнно, болѣе вѣроятна, такъ какъ полное напряженіе желѣзныхъ дорогъ обусловливается питаніемъ фронта изъ базисныхъ магазиновъ, на значительные запасы которыхъ разсчитывать не приходится, и въ такомъ случаѣ для выгрузки дивизіи потребуется трое сутокъ.

Переходя къ расчету количества эшелоновъ, которые могутъ быть подвезены къ станціямъ ближайшимъ къ фронту, именно—Барановичамъ, Молчади и ряду станцій на желѣзной дорогѣ Барановичи—Нѣманъ, приходимъ къ нижеслѣдующимъ соображеніямъ.

Къ Барановичамъ со стороны Слонима подходятъ два пути, одинъ непосредственно, другой черезъ станцію Молчадь. Въ свою очередь, къ станціи Молчадь подходятъ тоже два пути, изъ которыхъ одинъ черезъ Барановичи. Наконецъ, ко всѣмъ промежуточнымъ станціямъ линіи Молчадь—Нѣманъ можно одновременно подойти тоже съ двухъ сторонъ—со стороны Барановичи и со стороны Лиды.

Слѣдовательно, можно считать, что всѣ достаточно развитыя станціи этого раіона находятся въ одинаковомъ положеніи и на каждой изъ нихъ, согласно указаннаго расчета, германцы смогутъ высадить дивизію въ теченіе 3-хъ сутокъ.

Для усиленія Гродненскаго направленія, путемъ переброски войскъ, снимаемыхъ съ нашихъ сосѣднихъ фронтовъ, германцы могутъ воспользоваться съ сѣвера желѣзной дорогой Вильна—Лида—Барановичи и съ юга—Брестъ-Литовскъ—Барановичи.

Первая изъ этихъ дорогъ (одноколейная) проходитъ *вдоль* фронта, почему для даннаго случая имѣется достаточное основаніе предположить, что весь „графикъ“ ея будетъ использованъ полностью для войскъ, т. е. ежедневно будутъ пропускаться 16—20 эшелоновъ, а снабженіе и эвакуація пойдутъ исключительно черезъ Слонимъ.

Для переѣзда изъ Виленскаго раіона на Гродненское направленіе потребуется времени менѣе сутокъ, слѣдовательно, для погрузки, переѣзда и высадки дивизіи, прибывающей изъ раіона Вильны, потребуется менѣе четырехъ сутокъ.

Вторая желѣзная дорога (двухколейная) подходитъ изъ глубокаго тыла и потому для нея трудно сдѣлать предположеніе о полномъ использованіи ея пропускной способности исключительно для войскъ; поэтому всѣ расчеты, относительно числа эшелоновъ, могущихъ подойти въ однѣ сутки остаются прежними.

Отъ Ковеля до Барановичей около 350 верстъ; на переѣздъ затрачивается менѣе сутокъ, слѣдовательно, дивизія, начавъ погрузку въ Ковелѣ и слѣдуя по дорогамъ Ковель—Брестъ и Ковель—Холмъ—Брестъ, на четвертыя сутки будетъ сосредоточена въ Барановичахъ.

Въ результатѣ всѣхъ, приведенныхъ выше, расчетовъ, приходимъ къ слѣдующему общему заключенію.

Желѣзнодорожная сѣть въ тылу противника развита достаточно. При перевозкѣ войскъ для усиленія Гродненскаго направленія, германцы могутъ воспользоваться двумя путями, подходящими къ каждой изъ узловыхъ станцій раіона, причемъ двѣ изъ такихъ станцій—Барановичи и Молчадь расположены вблизи укрѣпленной полосы. Къ промежуточнымъ станціямъ линіи Молчадь—Нѣманъ можно подойти тоже съ двухъ сторонъ, или, пропуская эшелоны съ одной стороны, не возвращать составы, а прогонять ихъ далѣе въ томъ же направленіи, что увеличиваетъ пропускную способность дороги, примѣрно, вдвое.

Для выгрузки полевой германской дивизіи на одной изъ станцій раіона потребуется трое сутокъ. Для переѣзда дивизіи изъ Виленскаго раіона требуется менѣе сутокъ. Изъ Ковеля головные эшелоны могутъ начать прибывать въ концѣ первыхъ сутокъ. Наконецъ, время переѣзда одного эшелона изъ Франціи равно 3—4 суткамъ. Слѣдовательно, вся дивизія, цѣликомъ, считая отъ начала погрузки, можетъ сосредоточиться:

а) изъ раіона Вильны—въ началѣ четвертыхъ сутокъ,
б) изъ раіона Ковеля—на четвертыя сутки,
в) изъ Франціи—на шестыя-седьмыя сутки.

Полевыя желѣзныя дороги.

Схема полевыхъ желѣзныхъ дорогъ, обслуживающихъ непріятельскій тылъ Гродненскаго направленія сравнительно проста, однако и здѣсь, подобно Виленскому раіону, она разсчитана такъ, что ни одинъ пунктъ непріятельской позиціи не удаленъ отъ нея далѣе 5—6 верстъ.

Достигнуто это путемъ прокладки основной магистрали, которая проходитъ вдоль всей укрѣпленной полосы и даетъ нѣсколько отвѣтвленій на востокъ къ позиціямъ.

Магистраль, приспособленная къ паровой тягѣ, начинается у д. Веслюбъ, проходитъ черезъ узловыя станціи Новогрудокъ, Полона, Сіогда, Городище, Барановичи и кончается у Брестскаго шоссе, нѣсколько западнѣе д. Марининъ.

Количество путей, отходящихъ отъ этой магистрали на востокъ не велико, всѣ они конной тяги и проложены въ раіонахъ Брестскаго шоссе, Барановичи и Новогрудка.

Пути, отходящіе на западъ—всѣ паровой тяги и связываютъ магистраль съ дорогами нормальной колеи. Такихъ отвѣтвленій пять, четыре изъ нихъ базируются на дорогу Барановичи—Нѣманъ и пятое на Александровскую желѣзную дорогу. Наконецъ, проходя черезъ станцію Барановичи, магистраль связана со всѣми остальными желѣзными дорогами раіона.

Станція Барановичи, находясь въ 7—8 верстахъ отъ окоповъ, подвержена обстрѣлу нашихъ дальнобойныхъ орудій, поэтому весь центръ тяжести ея, какъ желѣзнодорожнаго узла, перенесенъ на станцію Старыя-Барановичи, расположенную западнѣе Барановичи, на которой сходятся дороги изъ Бреста и Бѣлостока.

Для соединенія же съ ней дороги Барановичи—Лида, построена новая круговая желѣзнодорожная линія, которая, начинаясь отъ станціи Барановичи, обходитъ Стар.-Барановичи съ запада, пересѣкаетъ обѣ отходящія отъ нея жел. дороги и у станціи Мышь примыкаетъ къ линіи Барановичи—Лида. Такимъ образомъ надежно установлена связь между всѣми желѣзнодорожными путями, на которые базируется Гродненское направленіе.

Описаніе тыловыхъ непріятельскихъ позицій.

Тылъ Гродненскаго направленія укрѣпленъ значительнѣе другихъ раіоновъ.

Въ 3—5 верстахъ западнѣе первой укрѣпленной полосы возведена вторая, представляющая собою, въ большинствѣ случаевъ, одинъ непрерывный рядъ окоповъ съ полосой проволочныхъ загражденій.

Еще западнѣе, уже въ глубокомъ тылу, укрѣпленъ весь лѣвый берегъ Щары отъ Нѣмана до Выгоновскаго озера, и весь лѣвый берегъ рѣки Зельвянки, т. е. двѣ укрѣпленныя полосы пересѣкаютъ Гродненское направленіе насквозь. Разстояніе между ними, равное 5 верстамъ на сѣверѣ, къ югу—постепенно увеличивается и на границѣ раіона достигаетъ 18 верстъ.

Сами укрѣпленія на этихъ рубежахъ не сложныя:—одинъ рядъ окоповъ съ проволочными загражденіями въ нѣсколько рядовъ кольевъ. Однако, они въ значительной мѣрѣ усиляютъ естественныя тактическія препятствія, которыми являются обѣ рѣки, особенно первая, благодаря своей болотистой долинѣ.

Кромѣ нихъ существуютъ тетъ-де-поны у Слонима и Ружанъ. Первый служитъ усиленіемъ общей непрерывной позиціи по берегу Щары и прикрываетъ этотъ важный узелъ дорогъ; второй обезпечиваетъ Ружанскій узелъ и служитъ началомъ той позиціи, которая, являясь продолженіемъ позиціи по берегу Зельвянки, тянется далѣе на югъ по Ясельдѣ.

Оба эти тетъ-де пона выдвинуты на 2—3 версты и предназначены, видимо, для небольшихъ арьергардовъ.

Нѣсколько южнѣе станціи Молчадь, укрѣпленъ лѣвый берегъ рѣки Молчади, на протяженіи 8—10 верстъ.

Въ этомъ мѣстѣ долина рѣки болотиста и широка (около 2 верстъ), почему позицію эту надо признать довольно серьезнымъ тактическимъ препятствіемъ, прикрывающимъ пути къ Слониму.

Наконецъ, узловыя станціи Волковыскъ, Бѣлостокъ и Черемха съ восточной стороны прикрыты линіей окоповъ съ проволочными загражденіями, имѣющей полукольцевое начертаніе.

Итакъ, слѣдовательно, Гродненское направленіе пересѣчено двумя непріятельскими укрѣпленными позиціями, проходящими по берегамъ рѣкъ Щары и Зельвянки и перехватывающими всѣ безъ исключенія пути къ Вильнѣ и Бѣлостоку, а южнѣе—къ Бресту. Укрѣпленія по рѣкѣ Щарѣ, судя по показанію плѣнныхъ, солиднѣе чѣмъ окопы по берегу Зельвянки, что въ связи со свойствами самой рѣки Щары и значительными лѣсными пространствами по ея правому берегу. затрудняющими быстрое продвиженіе нашихъ войскъ, даетъ основаніе предположить, что этотъ укрѣпленный германцами рубежъ явится для насъ весьма серьезнымъ препятствіемъ.

Мѣста штабовъ, артиллерійскихъ и интендантскихъ складовъ, санитарныхъ учрежденій, этаповъ и пр.

Здѣсь, какъ и въ предыдущей главѣ, упоминаются лишь тѣ пункты, въ которыхъ сосредоточено наибольшее количество тыловыхъ учрежденій всякаго рода. Всѣ же остальныя учрежденія показаны на схемѣ.

Въ Слонимѣ расположенъ штабъ арміи Войрша; въ Новогрудкѣ размѣщенъ штабъ XXV р. корпуса, и сосредоточены значительные склады артиллерійскихъ снарядовъ и инженернаго имущества, здѣсь же расположенъ этапъ, а въ окрестностяхъ города—лагерь военнопленныхъ; въ Молчади—артиллерійскіе склады, интендантскіе склады, хлѣбопекарни, лѣсопильный заводъ, а нѣсколько западнѣе станціи, въ д. Борки, расположено рекрутское депо.

Очень много учрежденій всякаго рода сосредоточены въ раіонѣ Барановичскаго узла и эшелонированы вдоль Слуцкаго шоссе. Всѣ они показаны на схемѣ.

IV.

Брестское направленіе.

(Карта 10 в. въ 1 д. и сх. № 5).

Брестское направленіе, большей своей частью, расположено въ раіонѣ Полѣсья и потому для него топографическія условія пріобрѣтаютъ первостепенное значеніе. Въ зависимости отъ нихъ, операціи достаточно крупныхъ размѣровъ въ направленіи на Брестъ-Литовскъ могутъ быть ведены только со стороны раіона Крошина и со стороны раіона сѣвернѣе Пинска; весь же участокъ, примыкающій къ Огинскому каналу и ограниченный рѣкой Щарой, нижнимъ теченіемъ Гривды и р. Ясельдою, по своимъ топографическимъ свойствамъ, исключаетъ возможность веденія операціи значительными силами.

Такимъ образомъ, Брестское направленіе естественно распадается на два направленія: а) Крошинъ—Слонимъ—Пружаны—Брестъ и б) Пинскъ,—фронтъ Кобринъ—Пружаны,—Брестъ.

Границы.

Начало сѣвернаго направленія на Брестъ находится въ уже разобранномъ направленіи на Гродно и потому въ настоящей главѣ будетъ описано лишь въ границахъ: на юго-востокѣ—Московско-Брестское шоссе; на сѣверо-западѣ—условная линія Лысково—рѣка Подѣльсна, отъ д. Зарѣчье до устья, и рѣка Лѣсна; на востокѣ—меридіанъ Бреста. Южное направленіе на Брестъ описывается въ границахъ рѣки Ясельды до ф. Миничи на сѣверо-востокѣ, условной линіи Миничи—Телеханы на сѣверѣ, рѣки Пины и Днѣпрово-Бугскаго канала на югѣ, и Брестскаго шоссе на сѣверо-западѣ.

Значеніе.

Направленіе на Брестъ со стороны Крошина идетъ параллельно главнымъ путямъ, питающимъ непріятельскія арміи и поэтому тылу противника почти не угрожаетъ. Для того, чтобы наше наступленіе отразилось бы на значительномъ фронтѣ противника необходимо очень глубокое продвиженіе къ западу, примѣрно до раіона Пружанъ, а въ тоже время, наши наступающія войска могутъ быть непрерывно подвержены непріятельскимъ ударамъ съ сѣвера.

Невыгодныя топографическія условія, которыя будутъ описаны ниже, сведутъ наше наступленіе къ ряду отдѣльныхъ операцій—форсированія трудно-проходимыхъ и укрѣпленныхъ противникомъ линій рѣкъ и прохода лѣсныхъ дефиле, легко обороняемыхъ малыми силами. Все это вызоветъ большую затрату времени, будетъ стоить большихъ трудовъ и, вѣроятно, жертвъ.

Наступленіе со стороны Пинска болѣе выгодно по направленію, т. к. угрожаетъ тылу противника въ Барановичскомъ раіонѣ. Кромѣ того, это направленіе является болѣе короткимъ, какъ по разстоянію, такъ и по отсутствію мѣстныхъ препятствій, могущихъ задержать сѣверную группу, а потому скорѣе выводитъ въ раіонъ Пружанъ, обходя съ юга рѣки Щару, Мышанку, Гривду и всѣ лѣсисто-болотистые участки сѣвернаго направленія.

Главная задача наступленія со стороны Пинска это форсированіе первой непріятельской позиціи, прикрытой Огинскимъ каналомъ, р. Ясельдой и ихъ болотистыми долинами. По взятіи ея, открывается свободный путь къ Александровской желѣзной дорогѣ. Наступающій будетъ имѣть большое превосходство передъ обороняющимся, который, будучи сбитъ съ нынѣ занимаемыхъ сильныхъ позицій, не найдетъ ни одного рѣзко обозначеннаго рубежа, на который онъ могъ бы прочно опереться и привести себя въ порядокъ.

Трудно-проходимыя, лѣсистыя и бездорожныя болота надежно обезпечатъ фланги нашихъ наступающихъ войскъ.

Невыгодной стороной этого направленія является полная зависимость его отъ времени года: наступленіе возможно или въ морозы, или лѣтомъ въ сухую погоду.

Въ случаѣ одновременнаго наступленія со стороны Барановичи и со стороны Пинска оба эти направленія выводятъ войска въ раіонъ—Пружаны, Городецъ, Картузъ-Береза, гдѣ сѣверная и южная группы соединяются для дальнѣйшей операціи къ Бресту.

Въ общемъ, Брестское направленіе имѣетъ больше отрицательныхъ свойствъ, чѣмъ положительныхъ и потому врядъ ли можетъ имѣть самостоятельное значеніе; его роль скорѣе вспомогательнаго характера, въ зависимости отъ задачъ правофланговыхъ армій Западнаго фронта и особенно отъ обстановки, складывающейся на сосѣднемъ участкѣ Юго-Западнаго фронта.

Сѣверное направленіе на Брестъ.

Поверхность.

Выйдя изъ Гродненскаго направленія, поверхность описываемой полосы, въ общемъ, имѣетъ тотъ же характеръ, который свойствененъ центральному направленію на Гродно, но рельефъ выраженъ болѣе рѣзко: почти весь раіонъ заполненъ возвышеніями, принимающими чрезвычайно сложный характеръ съ рѣзко выраженными, иногда, вершинами съ крутыми скатами, перерѣзанными долинами и глубокими балками.

Въ общемъ, рельефъ мѣстности, получая большое тактическое значеніе, на стратегическую сторону вліянія не оказываетъ.

Почва. Общій характеръ почвы остается песчанымъ, но, по мѣрѣ движенія на западъ, къ песку все болѣе и болѣе примѣшивается глина и черноземъ.

Среди сильно песчаной почвы возвышенностей раіона встрѣчаются значительныя участки болотъ и торфянниковъ, проходимость которыхъ цѣликомъ зависитъ отъ времени года и состоянія погоды.

Лѣса и болота. Гораздо большее значеніе для наступающаго будутъ имѣть лѣсисто-болотистые раіоны.

Лѣсная полоса между Щарой и Гривдой глубиною около 16 верстъ, заполняетъ южную часть описываемой полосы. Лѣсъ, большею частью, поросъ на болотѣ и, кромѣ сѣверо-восточнаго угла, мало доступенъ. На всемъ 16-ти верстномъ фронтѣ, черезъ него проходятъ всего лишь двѣ сквозныя дороги съ востока на западъ. Германцы, при наступленіи къ р. Щарѣ, прошли этотъ лѣсъ рѣдкою цѣпью, причемъ на прохожденіе его употребили около двухъ дней; главныя же силы были направлены въ обходъ лѣса съ сѣвера и юга.

Лѣсная полоса между рѣками Ружанка и Жижгулянка съ одной стороны и Ясельдой съ другой, имѣетъ глубину отъ 15-ти до 20-ти верстъ. Сѣверо-восточная часть лѣса суха, удобопроходима; по мѣрѣ же приближенія къ рѣкѣ Ясельдѣ, грунтъ дѣлается все болѣе болотистымъ и постепенно лѣсъ становится совершенно не проходимымъ. Этотъ лѣсной участокъ отличается полнымъ бездорожьемъ: на всемъ 30-ти верстномъ протяженіи имѣется всего лишь три сквозныхъ пути для наступленія къ рѣкѣ Ясельдѣ.

Наконецъ, такимъ же бездорожьемъ, особенно къ югу отъ Александровской желѣзной дороги, отличается лѣсисто-болотистый участокъ въ раіонѣ верхняго Мухавца и его притока р. Городечны. Глубина этого пространства отъ 10-ти до 20-ти верстъ.

Изъ вышесказаннаго вытекаетъ, что эти лѣсисто-болотистыя полосы при своей трудно-проходимости и малому числу сквозныхъ путей, представляютъ большія затрудненія для наступленія крупныхъ силъ. Всѣ операціи здѣсь могутъ вылиться лишь въ рядъ авангардныхъ стычекъ съ противникомъ.

Рѣки. Сѣверная полоса направленія на Брестъ изрѣзана большимъ числомъ рѣкъ, которыя въ большинствѣ имѣютъ меридіанальное направленіе и, слѣдовательно, пересѣкаютъ наши пути наступленія. Всѣ эти рѣки: Щара, Гривда, Жижгулянка, Ясельда, Мухавецъ, вслѣдствіе своей относительно небольшой ширины и глубины, сами по себѣ, не составляютъ препятствій для движенія войскъ, но, протекая, въ широкихъ и болотистыхъ долинахъ, онѣ создаютъ большія затрудненія для форсированія ихъ.

Лѣто 1915 года, благодаря засухи, было исключительно благопріятнымъ для движенія черезъ рѣки, такъ какъ многія болота въ долинахъ сдѣлались проходимы не только для пѣхоты, но даже для конницы, а иногда и для обозовъ.

Въ дождливое время и при таяніи снѣговъ, большинство этихъ долинъ будетъ совершенно не проходимо и войска будутъ поставлены въ необходимость форсировать рѣки по длиннымъ гатямъ, проложеннымъ, иногда, на сотни сажень по совершенно открытой мѣстности.

При нашемъ наступленіи трудно ожидать, чтобы противникъ гдѣ нибудь оставилъ мосты неразрушенными; но это и не имѣетъ особаго значенія, такъ какъ при малой ширинѣ рѣкъ и обиліи кругомъ лѣсного матеріала, не встрѣтится затрудненій для быстрой наводки мостовъ.

Въ общемъ, создавая большія затрудненія для наступающаго, вышеуказанныя рѣки дадутъ противнику рядъ сильныхъ оборонительныхъ линій; но въ то же время, благодаря малому числу переправъ, отступающій, при энергичномъ преслѣдованіи, можетъ быть самъ поставленъ въ критическое положеніе.

Значеніе всѣхъ этихъ рѣкъ рѣзко падаетъ зимой, когда морозы скуютъ болотистую почву долинъ и покроютъ рѣки льдомъ—это и есть самое лучшее время для наступленія.

Пути. Начиная отъ средней Щары, наступающій будетъ располагать тремя сквозными путями, допускающими примѣненіе механической тяги: два шоссе и одна двухколейная желѣзная дорога. До рѣки Ясельды, эти пути проходятъ по границамъ полосы, причемъ южное шоссе идетъ все время рядомъ съ желѣзной дорогой, а разстояніе до сѣвернаго достигаетъ 30-ти верстъ; перейдя же Ясельду, желѣзная дорога получаетъ центральное направленіе и разстояніе между обоими шоссе суживается.

Въ общемъ, предоставляя нѣкоторое затрудненіе въ началѣ наступленія, вопросы снабженія и эвакуаціи, за рубежомъ Ясельды, могутъ разрѣшиться вполнѣ удовлетворительно.

Южное направленіе на Брестъ.

Поверхность. Пинско-Пружанская полоса, среди окружающихъ ее лѣсисто-болотистыхъ низинъ Полѣсья, представляетъ обширную возвышенную, всхолмленную и, большей частью, открытую равнину. Исключеніе составляетъ лишь участокъ по лѣвому берегу рѣки Ясельды до линіи д. д. Миничи-Телеханы, представляющій лѣсисто-болотистое пространство, имѣющее свойства общее со всѣми болотами Полѣсья. Возвышенности раіона имѣютъ мягкій характеръ, съ широкими вершинами и пологими скатами, пересѣченными небольшими, легко доступными балками.

Въ общемъ, поверхность раіона, за исключеніемъ упомянутаго участка, не представляетъ затрудненій для дѣйствія крупныхъ силъ.

Почва. Характеръ почвы раіона—песчаный съ примѣсью въ нѣкоторыхъ мѣстахъ глины и чернозема. Но участокъ по лѣвому берегу р. Ясельды имѣетъ болотистую почву, особенно въ западной и восточной частяхъ, которыя весной и въ дожди дѣлаются труднодоступными, а мѣстами совершенно не проходимыми.

Въ общемъ, свойства почвы Пинско-Пружанскаго направленія допускаютъ дѣйствіе крупныхъ силъ зимою и въ сухое время года.

Лѣса. Около четверти поверхности описываемой полосы покрыто лѣсомъ, который разбросанъ небольшими участками въ пять-шесть верстъ діаметромъ и располагается почти равномѣрно по всей площади. Только на участкѣ между Ясельдой и линіей Миничи-Телеханы, лѣсъ занимаетъ болѣе половины поверхности всего раіона и представляетъ сплошное лѣсисто-болотистое пространство, діаметромъ до 16 верстъ по всѣмъ направленіямъ, труднодоступное внѣ дорогъ.

Въ общемъ, лѣса описываемой полосы имѣютъ узко-тактическое значеніе и только на участкѣ по лѣвому берегу Ясельды они будутъ служить препятствіемъ для дѣйствія войскъ, ограничивая ихъ полосами дорогъ и полянъ.

Рѣки. Рѣки и каналы раіона получаютъ важное значеніе въ самомъ началѣ наступленія въ Пинско-Пружанской полосѣ, когда придется атаковать нынѣ занимаемыя противникомъ позиціи и форсировать Огинскій каналъ и р. Ясельду. На остальномъ протяженіи, рѣки проходятъ по границамъ раіона, совершенно не препятствуютъ развитію наступательной операціи и, наоборотъ, имѣютъ выгодное для насъ значеніе, обезпечивая оба фланга дѣйствующей въ этомъ направленіи группы.

Огинскій каналъ соединяетъ р. Щару съ рѣкой Ясельдой. Ширина канала колеблется отъ 4 до 12 саженъ. Глубина—отъ одного до трехъ аршинъ. Грунтъ канала торфяной и песчаный. Берега представляютъ собою насыпные валы, укрѣпленные во многихъ мѣстахъ кольями и плетнями, а у шлюзовъ досками и обсаженные деревьями. Высота этихъ валовъ отъ $1^1/_2$ до 5 футовъ. Западный берегъ крутой, восточный пологій. Дно канала—топкое.

Мѣстность по обѣ стороны канала болотистая и преимущественно лѣсистая. Вдоль капала по валамъ возможно движеніе всѣхъ родовъ войскъ.

Постоянныхъ переправъ на разсматриваемомъ участкѣ канала три: у Телеханъ, на дорогѣ изъ Озаричи въ Логишинъ и у д. Твардовки. Кромѣ того, для переправы могутъ служить шлюзы, устроенные въ цѣляхъ судоходства.

По условіямъ мѣстности, операцію переправы наиболѣе выгодно вести въ раіонахъ м. Телеханы, д. Озаричи и ф. Мартыновка.

Весною и въ дождливое время, переправа черезъ каналъ будетъ сопряжена съ большими трудностями, такъ какъ придется форсировать его лишь въ мѣстахъ немногихъ постоянныхъ переправъ. Въ морозы, когда покроются льдомъ болота,

прегражда́ющія доступъ къ каналу, и самый каналъ, значеніе его, какъ препятствія, почти совершенно падаетъ. Морозное время наиболѣе удобное для атаки.

Рѣка Ясельда, по своимъ физическимъ свойствамъ, вслѣдствіе труднопроходимости болотистой долины, представляетъ наибольшее препятствіе въ раіонѣ сѣвернѣе Мотольскаго озера и на участкѣ послѣднихъ 16 верстъ передъ впаденіемъ въ р. Припять, гдѣ нѣтъ ни одной переправы и гдѣ долина рѣки доступна лишь въ очень сухое время года и то не всюду.

Наибольшей доступностью отличается участокъ рѣки отъ Мотольскаго озера до д. Порѣчье, гдѣ долина суживается и дѣлается доступной; здѣсь же имѣется нѣсколько постоянныхъ переправъ съ разработанными подъѣздами къ рѣкѣ и много бродовъ. Лучшимъ временемъ для форсированія рѣки будетъ время морозовъ, когда рѣка и болотистая долина ея будутъ покрыты льдомъ.

Пути. До переправы черезъ Ясельду мы можемъ разсчитывать лишь на грунтовые пути, изъ которыхъ сквозныхъ всего два: а) Телеханы—Краглевичи—Бусса, б) Озаричи—Соколовка—Порѣчье. На послѣднюю дорогу, нѣсколько сѣвернѣе Порѣчья, выходитъ путь и отъ переправы у Твардовки. Обѣ дороги хорошо разработаны и проходимы для всѣхъ родовъ войскъ, но весной и въ дождливое время мало пригоды.

Въ раіонѣ юго-западнѣе Ясельды, мѣстность изобилуетъ грунтовыми путями.

Для наступленія къ Московско-Брестскому шоссе представляется возможнымъ воспользоваться шестью сквозными путями, вполнѣ пригодными для движенія всѣхъ родовъ войскъ. Нѣкоторое затрудненіе встрѣтится лишь на небольшихъ участкахъ сыпучихъ песковъ.

Изъ путей, допускающихъ механическую тягу, имѣется всего лишь одна желѣзная дорога, скорѣйшее возстановленіе которой и особенно моста черезъ Ясельду, явится крайней необходимостью.

До возстановленія этой дороги подвозъ придется организовать черезъ м. Логишинъ, а отъ него черезъ переправы у дер. Озаричи и д. Перевозъ.

Въ заключеніе описанія топографическихъ условій сѣвернаго и южнаго направленія на Брестъ, необходимо упомянуть, что болотистый участокъ, ограниченный Слуцкимъ шоссе, Ясельдою до д. Миничи, линіей Миничи—Телеханы и раздѣляющій оба указанныя направленія на протяженіи около 60 верстъ, для операцій крупныхъ силъ совершенно не пригоденъ. Однако, наличіе дороги отъ м. Телеханы на Михневичи, заставляетъ все же обратить вниманіе на этотъ раіонъ, такъ какъ представляется очень выгоднымъ захватить раіонъ д. Святая Воля и развитіемъ наступленія на сѣверо-западъ облегчить дѣйствіе группы, наступающей въ полосѣ сѣвернаго направленія. Въ случаѣ же наступленія въ южномъ направленіи, удержаніе Святой Воли прикроетъ правый флангъ и тылъ нашихъ войскъ отъ ударовъ противника съ сѣвера.

Желѣзнодорожные пути, на которые базируется непріятельскій тылъ сѣвернаго и южнаго направленія на Брестъ.

Непріятельскій тылъ сѣвернаго направленія базируется на Александровскую двухколейную желѣзную дорогу. Никакихъ новыхъ отвѣтвленій широкой колеи германцы въ этомъ раіонѣ не строили.

Тылъ южнаго направленія базируется на двухколейную Полѣсскую желѣзную дорогу. Отъ станціи Иваново на сѣверо-востокъ до д. Порѣчье на р. Ясельдѣ, противникомъ проложенъ подъѣздной путь нормальной колеи.

Обѣ упомянутыя желѣзнодорожныя линіи соединяются въ Брестъ-Литовскѣ.

Не повторяя основаній расчета количества эшелоновъ, могущихъ подойти въ однѣ сути къ одной изъ станцій описываемыхъ направленій, приводятся окончательные выводы.

а) При полномъ напряженіи той или другой желѣзной дороги, непріятельская дивизія (60 эшелоновъ) можетъ быть выгружена въ теченіе двухъ сутокъ.

б) Въ обычныхъ условіяхъ и при длительныхъ перевозкахъ на выгрузку дивизіи потребуется трое сутокъ.

Слѣдовательно, изъ сосѣдняго Гродненскаго раіона, а также изъ раіона Ковеля дивизія можетъ прибыть и сосредоточиться на третьи или четвертыя сутки, а изъ Франціи черезъ 5—6 сутокъ.

Узкоколейныя желѣзныя дороги.

Несмотря на то, что въ ближайшемъ тылу Брестскаго направленія встрѣчаются значительныя лѣсисто-болотистые участки, узкоколейныя желѣзныя дороги и здѣсь получили значительное развитіе.

Сѣвернѣе Выгоновскаго озера, на участкѣ между шоссе и р. Щарой, проложена сѣть узкоколейныхъ путей преимущественно конной тяги. Узловая станція этой сѣти Островъ, базируется на дорогу паровой тяги, проходящую вдоль шоссе на Доманово и примыкающую къ Александровской желѣзной дорогѣ.

Другой, довольно густой, участокъ сѣти путей, преимущественно паровой тяги, расположенъ къ западу отъ Огинскаго канала въ раіонѣ д. Святая Воля. Эта сѣть, связанная у Выгоновскаго озера съ предыдущей, соединяется у д. Порѣчье съ вновь построенной дорогой нормальной колеи, а у Пинска съ Полѣсской желѣзной дорогой. Такимъ образомъ, обѣ желѣзныя дороги Александровская и Полѣсская связаны между собою узкоколейными путями и при этомъ, какъ только что указанными, такъ и самостоятельной линіей, проложенной западнѣе описанной сѣти отъ д. Михновичи до Кротово и, повидимому, предназначенной только для связи, такъ какъ никакихъ отвѣтвленій не имѣющей.

Отъ участка Полѣсской желѣзной дороги Иваново—Пинскъ на югъ, проложенъ цѣлый рядъ узкоколейныхъ путей паровой и конной тяги, являющихся началомъ новой сѣти, обслуживающей раіонъ южнаго Полѣсья.

Въ общемъ, узкоколейныя желѣзныя дороги получили, обычное для непріятельскаго тыла, значительное развитіе, подходятъ очень близко къ окопамъ и служатъ не только для снабженія, но и переброски частныхъ резервовъ.

Описаніе тыловыхъ непріятельскихъ позицій.

Тыловыя непріятельскія позиціи Брестскаго направленія являются продолженіемъ тѣхъ, которыя были описаны въ Гродненскомъ направленіи и сохраняютъ указанный ранѣе характеръ. Позиція по берегу Щары дотягивается до Выгоновскаго озера; позиція по рѣкѣ Рось, охватываетъ Ружаны съ востока, переходитъ на лѣвый берегъ Ясельды, отъ Хомска поворачиваетъ на юго-западъ и, проходя черезъ Дрогичинъ, доходитъ до Днѣпрово-Бугскаго канала.

Между озеромъ Споровское и м. Мотоль по правому берегу Ясельды возведенъ самостоятельный участокъ позицій на протяженіи около 15 верстъ. Въ случаѣ нашего наступленія въ раіонѣ южнѣе Мотольскаго озера, позиція эта, какъ находящаяся на флангѣ наступающихъ войскъ, особаго значенія имѣть не будетъ. Эта позиція возведена противникомъ, повидимому, съ цѣлью

предотвратить глубокій обходъ Пинской непріятельской группы, нашими крупными партизанскими отрядами, которые одни только и способны дѣйствовать въ этомъ раіонѣ.

Позиція, пересѣкающая южное направленіе на Брестъ по линіи Хомскъ—Дрогичинъ, по показаніямъ бѣжавшихъ изъ плѣна, не представляетъ собою сплошного ряда окоповъ, особенно по мѣрѣ приближенія ея къ Днѣпрово-Бугскому каналу. Повидимому и мѣстныя условія не даютъ особыхъ выгодъ противнику для ея упорнаго удержанія.

Въ тылу первой укрѣпленной полосы противника, въ разстояніи 3—6 верстъ, возведена вторая, представляющая собою одинъ рядъ окоповъ, въ большинствѣ, прерывчатаго характера и лишь въ раіонѣ Озаричи намѣчается еще и вторая линія тоже со значительными перерывами.

Въ общемъ, австро-германцы, сбитые съ нынѣ занимаемыхъ ими позицій по Огинскому каналу и энергично преслѣдуемые, врядъ ли смогутъ прочно удержаться на линіи Хомскъ—Дрогичинъ.

Мѣста штабовъ, артиллерійскихъ и интендантскихъ складовъ, санитарныхъ учрежденій, этаповъ и пр.

Пунктами, въ которыхъ особенно замѣтно скопленіе тыловыхъ непріятельскихъ учрежденій, складовъ и пр., являются:—раіонъ м. Островъ, гдѣ сосредоточены артиллерійскіе, интендантскіе и инженерные склады, хлѣбопекарни, электрическая станція и лагерь военно-плѣнныхъ; д. Святая Воля, гдѣ расположены такіе же склады и кромѣ того санитарныя учрежденія. На станціяхъ Порѣчье и Кротово имѣются артиллерійскіе, интендантскіе склады, а нѣсколько сѣвернѣе въ д. Молодово расположено рекрутское депо. Цѣлый рядъ складовъ всякаго рода группируются вдоль желѣзной дороги Иваново—Порѣчье. На станціи Иваново расположенъ штабъ группы Гронау, рекрутское депо, артиллерійскіе и интендантскіе склады, санитарныя учрежденія лагерь военно-плѣнныхъ и школа для подготовки шпіоновъ. Всѣ остальныя учрежденія показаны на схемѣ.

Генеральнаго штаба
Капитанъ ***Гольдгааръ.***

Приложеніе 1-е.

Перечень населенныхъ пунктовъ, въ которыхъ обнаружены расположенія непріятельскихъ штабовъ, разнаго рода складовъ, тыловыхъ учрежденій и пр.

Ш т а б ы.

а) Штабы армій.

Вильна	штабъ	10 арміи.
Лида	„	12 „
Слонимъ	„	арміи Войрша.

б) Штабы корпусовъ.

Лынтуны	штабъ	XXI корпуса.
Новоселки	„	III р. „
Богдановъ	„	LVII „
Юратишки	„	XVII р. „
Новогрудокъ	„	XXV р. „
Нов.-Мышь	„	Ландвернаго корпуса.
Грудополь	„	Бескидскаго „
Иваново	„	XLI „

в) Штабы дивизій.

Видзы Ловчинскіе	штабъ	3 п. дивизіи.
Меленгяны	„	17 лв. „
Годуцишки	„	16 кав. бригады.
Комай	„	21 п. дивизіи.
Кобыльники	„	31 „ „
Г. дв. Шеметовщизна	„	58 „ „
Жодишки	„	123 „ „
Марковцы	„	46 лв. „
Венславенты	„	14 „ „
Ф. Антонишки	„	226 п. „
Скирдимы	„	16 лв. „
Урленента	„	11 „ „
Довнары	„	88 п. „
Лугомовиче	„	93 „ „
Осташино	„	94 „ „
Малютицы	„	84 „ „
Желѣзница	„	201 „ „
Домашевичи	„	4 лв. „
Барановичи	„	3 „ „
Щербиново	„	18 лв. „
Островъ	„	14 Бав. „
Святая Воля	„	35 р. „
Порѣчье	„	81 „ „
Пинскъ	„	Гв. кав. „

Артиллерійскіе склады.

а) Большіе склады.

Вилькомиръ
Свѣнцяны.
Лынтуны.
Шеметовщизна.
Ст. Рудня.
Вильна.
Ст. Солы.
Веруны.
Богдановъ.
Юратишки.
Новогрудокъ.
Новоельня.
Молчадь.
Барановичи.
Порѣчье.
Иваново.

б) Малые склады.

Тверечь.
Кукуци.
Годуцишки.
Вереньки.
ф. Жары.
Гумениики.
Кобыльники.
Сырмежъ.
Гаудевичи.
Стимоны.
Скирдимы.
Урленента.
Семеришки.
Полона.
Волковичи.
Вел. Луки.
Дворецъ.
Ольховка.
Лѣсная.
Домановo.
Кривошинъ.
Колонскъ.
Утесъ.
Островъ.
Бобровичи.
Св. Воля.
Пружаны.
Дубой.
Достоево.
Кротово.

Интендантскіе склады.

а) Большіе склады.

Свѣнцяны.
Лынтуны.
Кобыльники.
Шеметовщизна.
Ст. Рудня.
Вильна.
Солы.
Боруны.
Богдановъ.

б) Малые склады.

Г. дв. Леонполь.
Тверечь.
Кукуци.
Меленгяны.
Годуцишки.
Комай.
Рудзе.
Працуты.
Бибки.

Новогрудокъ.
Новоельня.
Молчадь.
Св. Воля.
Иваново.

Расло.
Ошмяны.
Оляны.
Черновиче.
Якиновщизна.
Вишневъ.
Токаришки.
Полона.
Крипачи.
Домашевичи.
Кривошинъ.
Лѣсная.
Доманово.
Марининъ.
Островъ.
Бобровичи.
Порѣчье.
Кротово.
Достоево.

Инженерные склады.

Антоны.
Норковичи.
Дробыши.
Гуменики.
Селядки.
Працуты.
Ст. Рудня.
Слабены.
Осаны.

Невѣришки.
Урленента.
Юрацишки.
Полона.
Вольци.
Крипачи.
Стволовичи.
Барановичи.
Городище.

Санитарныя учрежденія.

Г. дв. Леонполь.
Меленгяны.
Годуцишки.
Комай.
Засвирь.
Шеметовщизна.
Михалово.
Гервяты.
Жодишки.
Данюшево.
Козеняты.
Солы.
Осаны.
Боруны.

Юрацишки.
Токаришки.
Ракевичи.
Новогрудокъ.
Сіогда.
Пруды.
Городище.
Н. Мышь.
Волька.
Миловиды.
Александрово.
Лѣсная.
Биттень.
Б. Гать.

Гейстуны.
Травы.
Лугомовиче?
Сурвелишки?
Порѣчье.
Иваново.
Пинскъ.

Автомобильныя депо.

Тверечь.
Кобыльники.
Лида.
Пружаны.
Достоево.

Аэродромы.

Видзы Ловчинскіе.
Буклишки.
Меленгяны.
Гудели.
Годуцишки.
Лынтуны.
Комай.
Кобыльники.
Вильна.
Ст. Солы.
Ошмяны.
Ст. Порубанокъ.
Кена.
Боруны.
Богдановъ.
Сурвелишки.
Жемославъ.
Лаздуны.
Ивье.
Лида.
Гнилище.
Улановщизна.
Красное Село.
Молчадь.
Н. Мышь.
Слонимъ.
Барановичи.
Новосады.
Битень.
Достоево.

Станціи аэростатовъ.

Годуцишки.
Волчино.
Одковичи.
Наносы.
Постаринье.
Проньки.
Працуты.
Мартышки.
Марковцы.
Козеняты.
Лычники.
Венславенты.
Стимоны.
Воронча.
Городище.
Порѣчье.
Пинскъ.

Этапы.

Кобыльники.
Богдановъ.
Новогрудокъ.

Рекрутскіе депо.

Ковна.
Вильна.
Лида.
Комай.
Подстаринье.
Богдановъ.
Борки.
Скобелевскій лагерь.
Молодово.
Иваново.

Полевыя почтовыя конторы.

Меленгяны.
Годуцишки.
Проньки.
Данюшево.
Лычники.
Жупраны.
Оляны.
Ольшаны.
Богдановъ.
Юрацишки.
Новогрудокъ.
Вольди.

Хлѣбопекарни.

Ковна.
Комай.
Богдановъ.
Новоельня.
Молчадь.
Домашевичи.
Гирмонтовцы.
Барановичи.
Заполье.
Марининъ.
Иваново.

Заводы.

а) Стружечные.

Барановичи.
Заполье.
Миловиды.

б) Лѣсопильные.

Молчадь.
Крипачи.
Вел. Луки.
Марининъ.

Склады удушливыхъ газовъ.

Годуцишки.
Свѣнцяны.
Кобыльники.
Вильна.
Барановичи.

Электрическія станціи.

Тверечь.
Ракетишки.
Лынтуны.
Годуцишки.
Комай.
Кобыльники.
Лѣски.
Проньки.
Свинки.
Солы.
Полона.
Скрытовъ.
Стволовичи.
Ольховка.
Св. Воля.

Искровыя станціи.

Г. дв. Видзы Ловченскіе.
Меленгяны.
Лынтуны.
Годуцишки.
Комай.
Кобыльники.
Михали.
Лѣски.
Внуки.
Шеметовщизна.
Проньки.
Сырмежъ.
Данюшево.
Венславенты.
Ошмяны.
Вильна.
Богдановъ.
Лугомовиче.
Миловиды.
Мошевичи.
Ровка.
Св. Воля.
Пинскъ.

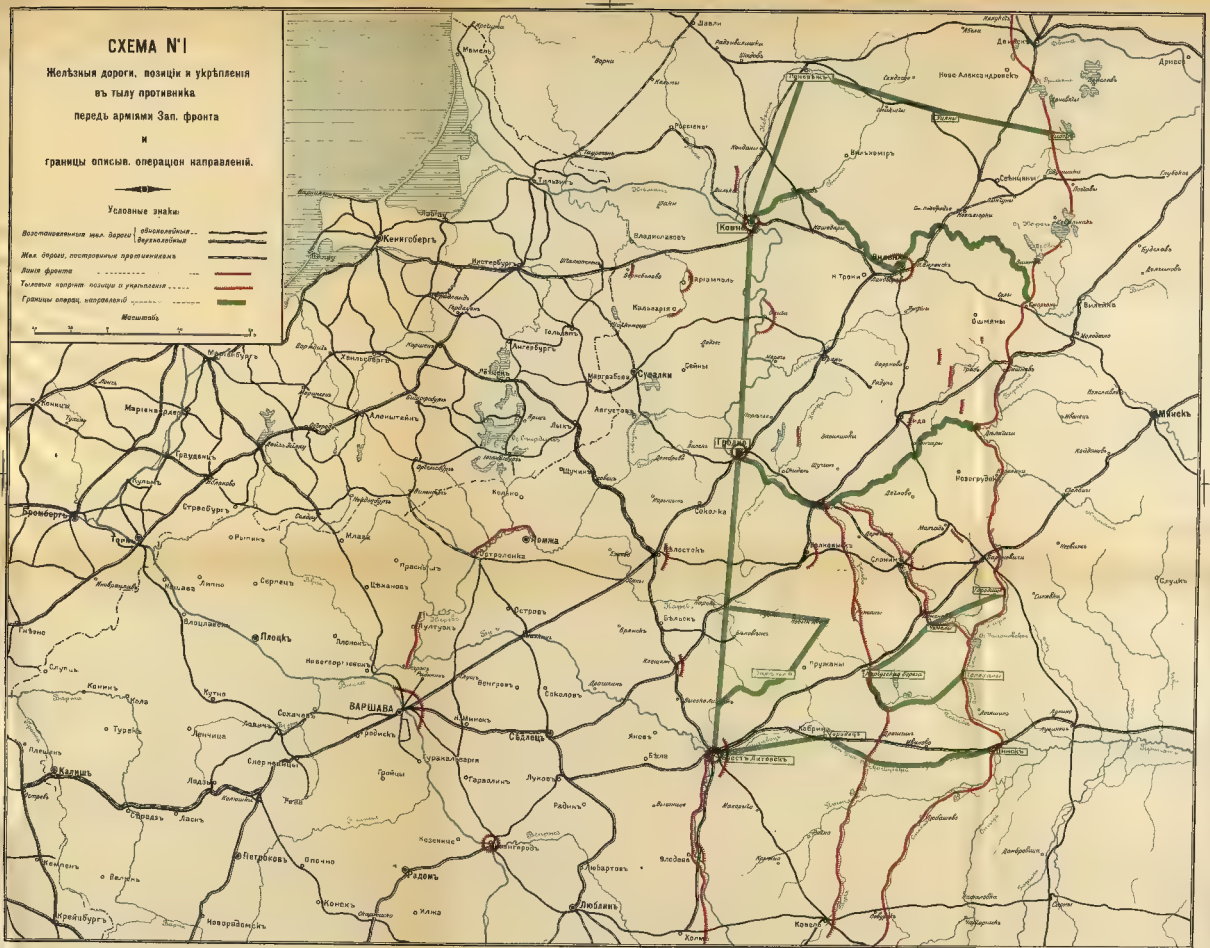
СХЕМА N°I
Желѣзныя дороги, позиціи и укрѣпленія
въ тылу противника
передъ арміями Зап. фронта
и
границы описыв. операціон направленій.
Условные знаки:
Восстановленныя жел. дороги
обыкновенной
узкоколейной
Жел. дороги, постоянные противника
Линія фронта
Тыловые корпус. позиціи и укрѣпленія
Границы операц. направленій
Масштабъ
Мемель
Тильзитъ
Инстербургъ
Кенигсбергъ
Гумбинненъ
Вержболово
Ковно
Гродно
Сувалки
Августовъ
Ломжа
Остроленка
Бѣлостокъ
Брестъ Литовскій
Пружаны
Барановичи
Минскъ
Молодечно
Вильна
Свенцяны
Дисна
Двинскъ
Новоалександровскъ
Вилькомиръ
Ширвинты
Мариенполь
Мариенбургъ
Хейльсберг
Алленштейнъ
Бишофсбургъ
Бромбергъ
Тухель
Стрезбургъ
Млава
Рыпинъ
Праснышъ
Сѣрпецъ
Липно
Кжановъ
Плоцкъ
Влоцлавекъ
Гостынинъ
Новогеоргіевскъ
Сохачевъ
ВАРШАВА
Вѣнгровъ
Соколовъ
Островъ
Ломжинка
Сѣдлецъ
Минскъ
Янувъ
Бѣла
Кобринъ
Высокое
Ивангородъ
Калишъ
Сераджъ
Ласинъ
Петроковъ
Радомъ
Кельцы
Ивангородъ
Люблинъ
Холмъ
Ковель
Сарны
Ровно
Дубно
Острогъ
Шепетовка
Славута
Новоград-Волынскъ
Житомиръ
Бердичевъ
Казатинъ
Винница
Проскуровъ
Каменецъ-Подольскъ
Могилевъ-Подольскій
Жмеринка
Гайсинъ
Балта
Ольгополь
Умань
Христиновка
Звенигородка
Черкассы
Кременчугъ
Полтава
Харьковъ
Сумы
Конотопъ
Глуховъ
Новгородъ-Сѣверскій
Орелъ
Курскъ
Бѣлгородъ
Обоянь
Старый Оскол
Валуйки
Россошь
Воронежъ
Лиски
Поворино
Борисоглѣбскъ
Балашовъ
Камышинъ
Саратовъ
Вольскъ
Новоузенскъ
Николаевскъ
Самара
Бузулукъ
Оренбургъ
Уральскъ
Лбищенскъ
Гурьевъ
Форт-Александровскъ
Мангышлакъ
Красноводскъ
Ашхабадъ
Мерв
Керки
Чарджуй
Бухара
Каган
Самаркандъ
Ташкентъ
Ходжентъ
Джизакъ
Ура-Тюбе
Коканд
Маргеланъ
Андижанъ
Наманганъ
Ош
Джелалъ-Абадъ
Пишпекъ
Токмакъ
Аулиэ-Ата
Сергіополь
Семипалатинскъ
Усть-Каменогорскъ
Зайсанъ
Кокчетавъ
Петропавловскъ
Омскъ
Ишимъ
Тюкалинскъ
Тара
Павлодаръ
Барнаулъ
Бійскъ
Семипалатинскъ
Кузнецкъ
Ново-Николаевскъ
Мариинскъ
Ачинскъ
Красноярскъ
Канскъ
Иркутскъ
Нижнеудинскъ
Тайшетъ
Черемхово
Верхоленскъ
Усть-Кутъ
Киренскъ
Якутскъ
Вилюйскъ
Верхоянскъ
Среднеколымскъ
Нижнеколымскъ
Зашиверскъ
Колымскъ
Сретенскъ
Нерчинскъ
Нерчинскій Заводъ
Акшинскъ
Читинскъ
Верхнеудинскъ
Троицкосавскъ
Кяхта
Урга
Улясутай
Кобдо
Улиастай
Ургинскъ
Ургинскій Монастырь
Ургинскій Заводъ
Ургинскій Заводъ
Ургинскій Заводъ

СХЕМА №II.

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ
Штабъ арміи
Штабъ корпуса
Штабъ дивизіи
Складъ артиллерійскій
Складъ интендантскій
Складъ инженерный
Санитарное учрежденіе
Автомобильное депо
Аэродромъ
Аэростатъ
Этапъ
Рекрутское депо
Почтовая контора
Обозъ
Хлѣбопекарня
Стружечный заводъ
Лѣсопильный заводъ
Складъ удушливыхъ газовъ
Мастерская для починки аэроплановъ
Электрическая станція
Искровая станція
Жел. дор. норм. колеи
Узкокол. жел. дор. пар. тяги
Узкокол. жел. дор. конной тяги
Шоссе
Линія фронта и тыл. укрѣпл.
Тыловыя позиціи
Поневѣжъ
Ново-Александровскъ
Вилькомиръ
Ковно
Вильно
Свенцяны
Н.-Троки
Видзы
Масштабъ

СХЕМА №III.

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ
Штабъ арміи
Штабъ корпуса
Штабъ дивизіи
Складъ артиллерійскій
Складъ интендантскій
Складъ инженерный
Санитарное учрежденіе
Автомобильное депо
Аэродромъ
Аэростатъ
Этапъ
Рекрутское депо
Почтовая контора
Обозъ
Хлѣбопекарня
Стружечный заводъ
Лѣсопильный заводъ
Складъ удушливыхъ газовъ
Мастерская для починки аэроплановъ
Электрическая станція
Искровая станція
Жел. дор. норм. колеи
Узкокол. жел. дор. пар. тяги
Узкокол. жел. дор. конной тяги
Шоссе
Линія фронта и ея укрѣпл.
Тыловыя позиціи
Ковно
Вильно
Гродно
Лида
Ошмяны
Вилейка
Новогрудокъ
Масштабъ

СХЕМА №IV
УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ
Штабъ арміи
Штабъ корпуса
Штабъ дивизіи
Складъ артиллерійскій
Складъ интендантскій
Складъ инженерный
Санитарное учрежденіе
Автомобильное депо
Аэродромъ
Аэростатъ
Этапъ
Рекрутское депо
Почтовая контора
Обозъ
Хлѣбопекарня
Стружечный заводъ
Лѣсопильный заводъ
Складъ удушливыхъ газовъ
Мастерская для починки аэроплановъ
Электрическая станція
Искровая станція
Жел. дор. норм. колеи
Узкокол. жел. дор. пар. тяги
Узкокол. жел. дор. конной тяги
Шоссе
Лѣсъ и фронтъ и гыл. укрѣпл.
Тыловыя позиціи
Лава
Гродно
Новогрудокъ
Волковыскъ
Сѣнно
Несвижъ
Пруманы
Пинскъ
Кобринъ
Брестъ-Литовскъ